10786

TREATIES AND OTHER INTERNATIONAL ACTS SERIES 10786

AVIATION

Air Fares

Memorandum of Understanding
Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and OTHER GOVERNMENTS

Done at Paris December 17, 1982

and

Amending Protocol
Done at Washington October 29, 1983

S 9.10:

READEX FICHE best copy available

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89–497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

For sale by the Superintendent of Documents, U.S. Government Printing Office, Washington, D.C. 20402

MULTILATERAL

Aviation: Air Fares

Memorandum of understanding done at Paris
December 17, 1982;
Entered into force February 1, 1983.
And amending protocol
Done at Washington October 29, 1983;
Entered into force November 1, 1983.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

THE UNDERSIGNED DELEGATES HAVE ENTERED INTO THE FOLLOWING UNDERSTANDING :

ARTICLE 1

DEFINITIONS

For the purposes of this Understanding, unless otherwise stated, the term :

a) "Understanding" means this Memorandum of Understanding, its Annexes and any amendments thereto;

b) "Party" means any State whose aeronautical authorities have been committed, by the confirmed signature of its delegate below, to administer their responsibilities in conformity with the provisions of this Understanding;

c) "Scheduled transatlantic passenger services" means the public transport of passengers and their baggage on scheduled air services between the territory of the United States on the one hand and, on the other, the territory of any other Party;

MEMORANDUM D'ENTENTE

LES DELEGUES SOUSSIGNES ONT CONCLU L'ENTENTE SUIVANTE :

ARTICLE 1

DEFINITIONS

Aux fins de la présente Entente, et sauf dispositions contraires :

a) "Entente" signifie la présente Entente,[1] ses Annexes et tout amendement à l'une ou aux autres;

b) "Partie" signifie tout Etat dont les autorités aéronautiques sont engagées, par la signature confirmée ci-dessous apposée par le délégué dudit Etat, à s'acquitter de leurs responsabilités conformément aux dispositions de la présente Entente;

c) "Services transatlantiques réguliers de passagers" signifie le transport public de passagers et de leurs bagages par services aériens réguliers entre le territoire des Etats-Unis, d'une part, et le territoire de tout autre Partie, d'autre part;

[1] Should read "le present Memorandum d'Entente".

d) "Fare" means the price to be charged for scheduled transatlantic passenger services, including the conditions governing the availability or applicability of such price and the charges and conditions for ancillary services. *

More specifically :

i) "Economy fare" means a fare offering space equivalent to a seating pitch of not more than 34 inches and not less than 9 seats abreast in Boeing 747 aircraft; 8 abreast for L1011-DC10;and 6 abreast for narrow-bodied aircraft.

ii) "First class fare"and"business class fare" shall be defined by the airline establishing the fare, subject to approval of such definition under the principles and procedures provided for in the applicable bilateral agreements.

* This Understanding does not provide for the regulation of rates of commission.

[Footnote in the original.]

d) "Tarif" signifie le prix à percevoir pour les services transatlantiques réguliers de passagers, y compris les conditions régissant l'offre et l'application du prix en question et les prix et conditions des prestations annexes.*

Plus précisément :

i) "Tarif économie" signifie un tarif donnant droit à un espace équivalent à ce qu'offrent des sièges espacés au pas de 34 pouces maximum, disposés par rangées de 9 minimum en Boeing 747; de 8 minimum en L1011-DC10; et de 6 minimum dans les avions à fuselage étroit.

ii) "Tarif de première classe" et "Tarif de classe affaires" seront définis par la compagnie aérienne établissant le tarif en question, sous réserve de l'approbation de ces définitions en vertu des principes et des procédures prévus dans les accords bilatéraux applicables.

* La présente Entente ne prévoit pas la réglementation des taux de commission.

iii) "Discount fare" means a fare which is listed in Annex I, paragraph 1, of this Understanding and not excluded pursuant to the notes to that Annex.

iii) "Tarif réduit" signifie un tarif figurant à l'Annexe I, paragraphe 1, de la présente Entente et n'étant pas exclu en application des notes de ladite Annexe.

iv) "Deep discount fare" means a fare which is listed in Annex I, paragraph 2, of this Understanding and not excluded pursuant to the notes to that Annex.

iv) "Tarif très réduit" signifie un tarif figurant à l'Annexe I, paragraphe 2, de la présente Entente et n'étant pas exclu en application des notes de ladite Annexe.

v) "Basic fare" means a fare applicable during the period from 15 September to 14 May (Eastbound) and from 15 October to 14 June (Westbound).

v) "Tarif de base" signifie un tarif applicable pendant les périodes du 15 septembre au 14 mai (vers l'Est) et du 15 octobre au 14 juin (vers l'Ouest).

vi) "Peak fare" means a fare applicable during the period from 15 May to 14 September (Eastbound) and from 15 June to 14 October (Westbound).

vi) "Tarif de pointe" signifie un tarif applicable pendant les périodes du 15 mai au 14 septembre (vers l'Est) et du 15 juin au 14 octobre (vers l'Ouest).

ARTICLE 2

GENERAL ELEMENTS

1) While this Understanding is in force, no Party shall make participation in multilateral carrier tariff co-ordination a condition for approval of any fare, nor shall any Party prevent or require participation by any carrier in such multilateral tariff co-ordination. In addition, no discrimination against any carrier shall be permitted on the basis of its participation or non-participation in such multilateral tariff co-ordination. No Party shall require, as a result of this Understanding, any carrier to refile any fare presently in effect.

2) The Parties shall encourage their airlines to make their best efforts to establish a simple, transparent and cost-related tariff structure covering user demands. The Parties shall facilitate these efforts by giving them any support within their legal possibilities.

ARTICLE 2

GENERALITES

1) Pendant la durée de la présente Entente, aucune Partie ne fera de de la participation à la coordination tarifaire multilatérale entre transporteurs une condition de l'approbation d'un tarif quelconque, et aucune Partie ne pourra empêcher ou exiger la participation d'un transporteur quelconque à cette coordination tarifaire multilatérale. En outre, aucune discrimination ne sera autorisée à l'encontre d'un transporteur sur la base de sa participation ou de sa non-participation à cette coordination tarifaire multilatérale. Aucune Partie ne pourra exiger, au titre de la présente Entente, qu'un transporteur procède à un nouveau dépôt d'un tarif actuellement en vigueur.

2) Les Parties encourageront leurs compagnies aériennes à déployer leurs meilleurs efforts pour établir une structure tarifaire simple, transparente et rattachée aux coûts, répondant aux besoins des usagers. Les Parties appuieront ces efforts dans toute la mesure de leurs possibilités juridiques.

3) Any carrier designated by a Party to this Understanding to operate scheduled transatlantic passenger services may file any fare in respect of such services between its territory and the territory of another Party. The approval of such fares shall be subject to the relevant principles and procedures provided for in the bilateral agreements or arrangements in force between the two Parties (e.g. double approval, country of origin or double disapproval pricing articles) applied as indicated in this Understanding.

3) Tout transporteur désigné par une Partie à la présente Entente pour exploiter des services aériens transatlantiques réguliers de passagers peut déposer un tarif quelconque au titre de ces services entre son territoire et le territoire d'une autre Partie. L'approbation des tarifs ainsi déposés sera soumise aux principes et procédures correspondants prévus dans les accords ou arrangements bilatéraux en vigueur entre les deux Parties (telles les clauses tarifaires de double approbation, du pays d'origine ou de double désapprobation), dont l'application se fera de la manière indiquée dans la présente Entente.

4) Nothing in this Understanding shall be deemed to affect in any way the treatment by Parties, under existing bilateral agreements or arrangements, of fares intended to match fares in effect between the territories of the Parties.

4) Nulle disposition de la présente Entente ne sera réputée pouvoir affecter, de quelque façon que ce soit, le traitement par les Parties, aux termes des accords ou arrangements bilatéraux en vigueur, des tarifs ayant pour objet l'alignement sur des tarifs en vigueur entre les territoires des Parties.

5) This Understanding shall apply only to fares for transportation between United States/Europe city-pairs listed in Annex II.

5) La présente Entente s'appliquera uniquement aux tarifs de transport entre les paires de villes Etats-Unis/Europe dont la liste figure à l'Annexe II.

ARTICLE 3

PRICING ZONES AND PROCEDURES

1) In applying the provisions of the relevant bilateral air service agreements or arrangements, the Parties shall, during the period this Understanding is in force, approve or, as the case may be, refrain from notifying dissatisfaction with, specified fares filed by the carrier of another Party in accordance with Article 2,3) within specified pricing zones constructed as set out in Annex II.

2) Any fare filed above or below the zone referred to in paragraph 1) above for the fare-type in question, or not corresponding to one of the definitions set out in Article 1, d), i),ii), iii) and iv), shall continue to be subject to tariff arrangements under the applicable bilateral air service agreements or arrangements. In this connection, each Party shall consider the views of the Tariff Working Group in any report transmitted

ARTICLE 3

ZONES ET PROCEDURES TARIFAIRES

1) En procédant à l'application des dispositions de l'accord ou arrangement bilateral applicable[1] de transport aérien, et pendant la durée de la présente Entente, les Parties approuveront ou, le cas échéant, s'abstiendront de désapprouver, les tarifs spécifiés déposés par un transporteur d'une autre Partie, conformément à l'Article 2,3) dans les limites de zones tarifaires spécifiées et établies suivant les dispositions de l'Annexe II.

2) Les tarifs déposés au-dessus ou en-dessous de la zone visée au paragraphe 1) ci-dessus pour le type de tarif en question, ou ne correspondant pas à l'une des définitions énoncées à l'Article 1, d), i), ii), iii) et iv), restent soumis aux dispositions tarifaires des accords ou arrangements bilatéraux applicables de transport aérien. A cet égard, chaque Partie considérera les vues du groupe de travail tarifaire dans tout rapport transmis conformément à l'Article

[1] Should read "des accords ou arrangements bilateraux applicables".

pursuant to Article 7, 2,,c) and, with due regard to those views, exercise its best efforts, consistent with its rights and obligations under applicable bilateral agreements or arrangements, to ensure that fares offered for travel to and from its territory are consistent with sound commercial considerations and the need for a functioning, coherent and stabilized air transport system.

7, 2), c) et, tenant dûment compte de ces vues, s'efforcera, au mieux de ses capacités, tout en respectant les droits et obligations qui sont siens au titre des accords ou arrangements bilatéraux applicables, de veiller à la compatibilité des tarifs offerts pour les vols à destination et en provenance de son territoire avec des procédés commerciaux sains et avec la nécessité d'un système de transport aérien qui fonctionne et qui soit cohérent et stabilisé.

ARTICLE 4

TARIFF FILINGS

1) All fares outside the agreed pricing zones shall continue to be filed with the relevant aeronautical authorities with the period of notice specified in the applicable bilateral air service agreements or arrangements. Where no notice is specified in the applicable bilateral air service agreements or arrangements, and for all filings within the agreed pricing zones, fares shall be so filed not less than 30 days prior to their proposed effective date, except in the case of matching filings, where filings on shorter notice shall be accepted, and in other special circumstances, where filings on shorter notice may be accepted.

2) If a Party intends to disapprove a fare it shall give notification not later than 15 days before its effective date.

ARTICLE 4

DEPOT DES TARIFS

1) Tous les tarifs en dehors des zones tarifaires convenues continueront d'être déposés auprès des autorités aéronautiques compétentes dans les délais prévus par l'accord ou l'arrangement bilatéral applicable[1] de transport aérien. Lorsqu'aucun délai n'est précisé dans l'accord ou arrangement bilatéral applicable[1] de transport aérien, et dans le cas de tout dépôt effectué à l'intérieur des zones tarifaires convenues, les tarifs seront déposés au moins 30 jours avant la date proposée de leur entrée en vigueur, exception faite des tarifs "de mise à niveau", pour lesquels le dépôt avec préavis plus court sera accepté, et d'autres circonstances spéciales, dans lesquelles le dépôt avec préavis plus court pourrait être accepté.

2) La Partie qui a l'intention de désapprouver un tarif devra donner notification à cet effet au plus tard 15 jours avant la date d'entrée en vigueur de ce tarif.

[1] Should read "les accords ou arrangements bilateraux applicables".

ARTICLE 5

CENTRAL AGENCY FOR FARE INFORMATION

1) The Parties shall give common consideration to the value and feasibility of a central agency dealing with information on the fares approved by the Parties to this Understanding.

2) The above shall involve consideration of the following and of any other relevant factors :

a) the possibility of collecting and recording together, for all carriers performing services between the United States and other Parties to this Understanding, all such fares and the conditions for their application as are approved by the Parties concerned;

b) the possibility of rapid access by any airline or government concerned to the data so collected; and

c) evaluation of the cost of setting up, operating and using the central agency.

ARTICLE 5

ORGANISME CENTRAL D'INFORMATION SUR LES TARIFS

1) Les Parties procéderont en commun à un examen de l'utilité et de la possibilité de créer un organisme central d'information sur les tarifs approuvés par les Parties à l'Entente.

2) Les éléments d'appréciation suivants, et tout autre élément pertinent, devront être pris en considération dans cet examen:

a) la possibilité de collecter et de centraliser, pour tous les transporteurs assurant des services entre les Etats-Unis et les autres Etats Parties à l'Entente, l'ensemble des tarifs et des conditions de leur application tels qu'approuvés par les Parties concernées;

b) la possibilité d'accès rapide de toute compagnie ou tout gouvernement concerné aux données ainsi centralisées; et

c) le calcul du coût de la création, du fonctionnement et de l'utilisation de l'agence centrale.[1]

[1] Should read "de l'organisme central".

ARTICLE 6

WORKING GROUP

During the time this Understanding is in force, the Parties shall appoint a working group composed of representatives of the Parties, of ECAC States not Parties to this Understanding if they so wish, and of other governments as the Parties may agree. The working group shall review the functioning of this Understanding and shall draft a permanent agreement for consideration by the Parties considering also the question of including cargo and non-scheduled passenger services.

ARTICLE 6

GROUPE DE TRAVAIL

Pendant la durée de la présente Entente, les Parties institueront un groupe de travail composé de représentants des Parties, d'Etats de la CEAC non Parties à l'Entente s'ils le souhaitent, et des autres gouvernements admis à cette fin par les Parties. Ce groupe de travail examinera le fonctionnement de la présente Entente et rédigera le projet d'un accord permanent à soumettre aux Parties, en examinant aussi la question de l'inclusion des services de marchandises et des services non réguliers de passagers.

ARTICLE 7

TARIFF WORKING GROUP

1) A Tariff Working Group shall be composed of representatives from the United States and not more than 2 from each other Party and shall meet at the initiative of any Party and in any case not less than once in each period of six months.

2) The Tariff Working Group shall:

a) if any Party registers a preliminary view that the fare in question may be below costs and/or disruptive, examine any fare approved, under Article 3,2) above, outside the zone in Article 3,1) for the fare-type in question;

b) consider any other questions relating to fares which have arisen under the Understanding; and

c) report to the Parties on a) and b) above.

ARTICLE 7

GROUPE DE TRAVAIL TARIFAIRE

1) Un Groupe de Travail Tarifaire sera institué, comprenant des représentants des Etats-Unis et un maximum de 2 représentants de chacune des autres Parties; il se réunira à l'initiative de toute Partie et en tout état de cause au moins une fois par semestre.

2) Le Groupe de Travail Tarifaire devra:

a) si un Etat Partie notifie son opinion préliminaire que le tarif en question pourrait être perturbateur ou inférieur au prix de revient, examiner tout tarif approuvé, en vertu de l'Article 3,2) ci-dessus, à l'extérieur de la zone visée à l'Article 3,1) pour le type de tarif en question;

b) examiner toute autre question se rapportant aux tarifs et pouvant se poser dans le cadre de l'Entente; et

c) faire rapport aux Parties sur les démarches a) et b) ci-dessus.

FINAL CLAUSES

ARTICLE 8

This Understanding shall terminate nine months after the date of its entry into force (unless renewed) or upon the coming into force of a permanent agreement on North Atlantic scheduled service pricing, whichever occurs earlier.

ARTICLE 9

1) Subject to verification prior to 1 February 1983 of the concordance of the English and French texts, the undersigned delegates, by affixing their signatures to this Understanding, commit their aeronautical authorities to administer their responsibilities in conformity with the provisions of this Understanding.

2) This Understanding shall enter into force on 1 February 1983.

3) From 1 February 1983, this Understanding shall be open for signature at the ECAC Secretariat by the aeronautical authorities of other ECAC Member States

DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 8

La présente Entente prendra fin neuf mois après la date de son entrée en vigueur (sauf renouvellement) ou à la date d'entrée en vigueur d'un accord permanent sur la tarification des services réguliers nord-atlantiques, suivant que l'une ou l'autre est la plus rapprochée.

ARTICLE 9

1) Sous réserve de vérification, avant le 1er février 1983, de la concordance des textes français et anglais, les délégués soussignés, en apposant leur signature à la présente Entente engagent leurs autorités aéronautiques à s'acquitter de leurs responsabilités conformément aux dispositions de la présente Entente.

2) La présente Entente entrera en vigueur le 1er février 1983.

3) A partir du 1er février 1983, la présente Entente sera ouverte à la signature au Secrétariat de la CEAC par les autorités aéronautiques des autres Etats

subject to acceptance, by all Parties to this Understanding, of the reference fare levels and pricing zones applicable to the routes covered by such new signatures and of any exception to the definitions in Annex I. Such new signatures shall commit the aeronautical authorities concerned to administer their responsibilities in conformity with the provisions of this Understanding as from the date of signature.

membres de la CEAC sous réserve d'acceptation, par toutes les Parties signataires de la présente Entente, des niveaux de tarif de référence et des zones tarifaires applicables aux routes visées par lesdites signatures et de toutes exceptions faites aux définitions figurant à l'Annexe I. Lesdites signatures engageront les autorités aéronautiques concernées à s'acquitter de leurs responsabilités conformément aux dispositions de la présente Entente à compter de la date de ces signatures.

Done at Paris, this seventeenth day of December 1982, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authoritative.

Fait à Paris, ce dix-septième jour de décembre 1982, en un exemplaire unique en français et anglais, chacun de ces textes faisant également foi.

For the aeronautical authorities of -- [1]
Pour les autorités aéronautiques de --

Belgium :
Belgique :

Denmark :
Danemark :

France :
France :

Germany, Federal Republic of :
République Fédérale d'Allemagne :

[1] The aeronautical authorities of Denmark, Norway and Sweden signed the Memorandum of Understanding on Oct. 14, 1983, and the annexes were correspondingly revised, as reflected in the protocol of Oct. 29, 1983.

Greece :
Grèce :

Ireland :
Irlande :

Italy :
Italie :

Netherlands :
Pays-Bas :

Norway :
Norvège :

Portugal :
Portugal :

Spain :
Espagne :

Sweden :
Suède :

Switzerland :
Suisse :

United Kingdom :
Royaume-Uni :

United States :
Etats-Unis :

Yugoslavia :
Yougoslavie :

ANNEX I

DISCOUNT AND DEEP DISCOUNT FARES

1. Discount fares

A fare shall constitute a "discount fare" within the meaning of Article 1, d), iii) of this Understanding if it is:

(a) a fare sold subject to mandatory round-trip travel and a minimum stay of not less than 7 days excluding the date of departure and including the date of return. (See Note 1.)

(b) a fare sold subject to mandatory round-trip travel and where reservations and full payment and ticketing for both outbound and inbound travel are completed:

(1) not less than 7 days in advance of outbound travel with a penalty for cancellation or change to reservation of not less than 20 percent of the fare paid; or

ANNEXE I

TARIFS REDUITS ET TRES REDUITS

1. Tarifs réduits

Il y a "tarif réduit" au sens de l'Article 1, d), iii) de la présente Entente si:

(a) le tarif est vendu avec aller et retour obligatoire et un séjour minimum de sept jours, non compris le jour du départ mais comprenant le jour du retour. (voir Note 1.)

(b) le tarif est vendu avec aller et retour obligatoire, les réservations et le paiement intégral ayant été faits et le billet aller et retour ayant été établi comme suit:

(1) au moins sept jours avant la date de départ, avec une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins 20 pour cent du tarif appliqué; ou

(2) not less than 14 days in advance of outbound travel with a penalty for cancellation or change to reservation of not less than 10 percent of the fare paid. (See Noté 2.)

(2) au moins quatorze jours avant la date de départ avec une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins 10 pour cent du tarif appliqué. (voir Note 2.)

(c) a fare for travel by an Incentive Group comprised of ten or more employees and/or agents of the same business firm, and accompanying spouses, where travel is not paid for by the participants directly or indirectly. (Such fares may be included on a one-way basis when travel in one direction is by a different mode.)

(c) le tarif est vendu pour le voyage d'un groupe à incitation comprenant au moins dix employés ou agents de la même entreprise commerciale, accompagnés de leurs conjoints, lorsque le voyage n'est pas payé, directement ou indirectement, par les participants. (Lesdits tarifs peuvent être établis sur la base d'un demi aller-retour si l'un des trajets est effectué par un moyen de transport différent.)

(d) a fare sold subject to mandatory round-trip travel, where full payment and ticketing for both outbound and inbound travel are completed at the time of reservation, with no stopover other than at the

(d) le tarif est vendu, avec aller et retour obligatoire, le paiement intégral ayant été effectué et le billet aller et retour ayant été établi au moment de la réservation, sans interruption volontaire de voyage

point of turnaround, and with a penalty for cancellation or change to reservation of not less than 15 percent of the fare paid. (See Notes 3. and 11.)

(e) a fare sold for travel on aircraft with an average seat pitch of less than 33 inches except as required for technical or safety reasons, and:

(1) for wide-body aircraft, the number of seats abreast is greater than the number in the definition of "economy fare" set forth in Article 1, d), i) of the Understanding;

(2) for narrow-body aircraft, the number of seats abreast is not less than 6. (See Notes 4 and 5.)

A Boeing 747 aircraft with not less than 480 seats

autre qu'au point de destination de l'aller, avec une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins 15 pour cent du tarif appliqué. (voir Notes 3 et 11.)

(e) le tarif vendu donne droit de voyager à bord d'un avion dont l'espacement moyen des sièges est inférieur à 33 pouces, sauf exception pour des raisons techniques ou de sécurité, et:

(1) pour les avions gros porteurs, le nombre de sièges disposés par rangées est plus grand que le nombre indiqué dans la définition du "tarif économie" stipulée à l'Article 1, d), i) de l'Entente;

(2) pour les avions à fuselage étroit, le nombre de sièges disposés par rangées est de six minimum. (voir Notes 4 et 5.)

Un avion Boeing 747 ayant au moins 480 sièges sera

will be considered to meet these requirements.

2. Deep Discount Fares

A fare shall constitute a "deep discount fare" within the meaning of Article 1, d), iv) of this Understanding if it is:

(a) a fare sold subject to mandatory round-trip travel, a minimum stay of not less than 7 days excluding the day of departure and including the day of return, and where reservations and full payment and ticketing for both outbound and inbound travel are completed not less than 21 days in advance of outbound travel with a penalty for cancellation or change to reservation of not less than 10 percent of the fare paid. (See Note 6.)

(b) a fare sold subject to mandatory round-trip travel, a ground package of not less than US $ 20 (or equivalent) a day for the duration of the trip, and:

considéré comme remplissant ces conditions.

2. Tarifs très réduits

Il y a "tarif très réduit" au sens de l'Article 1, d), iv) de la présente Entente si:

(a) le tarif est vendu avec aller et retour obligatoire, un séjour minimum de sept jours, non compris le jour du départ mais comprenant le jour du retour, les réservations et le paiement intégral ayant été faits et le billet aller et retour ayant été établi au moins 21 jours avant le départ, avec une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins dix pour cent du tarif appliqué. (voir Note 6.)

(b) le tarif est vendu avec aller et retour obligatoire, un forfait de prestations au sol d'au moins 20 dollars des Etats-Unis (ou l'équivalent) par jour pour la durée du voyage, et:

(1) for travel as a member of a group of ten or more, a minimum stay of not less than 7 days excluding the day of departure and including the day of return; or

(2) a minimum stay of not less than 14 days excluding the day of departure and including the day of return. (See Note 7.)

(c) a fare sold without entitlement to a confirmed reservation in advance of travel as a condition of sale, i.e., standby fares, subject to such capacity limits as are agreed to in Annex II. (See Note 8.)

(d) a fare sold subject to mandatory round-trip travel, a minimum stay of not less than 14 days excluding the day of departure and including the day of return, a penalty for cancellation or change to reservation of not less

(1) pour les membres d'un groupe d'au moins dix personnes, un séjour minimum d'au moins 7 jours, non compris le jour du départ mais comprenant le jour du retour; ou

(2) un sejour minimum d'au moins 14 jours, non compris le jour du départ mais comprenant le jour du retour. (voir Note 7.)

(c) le tarif vendu ne donne pas droit à une réservation confirmée avant le départ comme condition de vente, c'est-à-dire un tarif de standby, soumis aux limites de capacité telles qu'établies à l'Annexe II. (voir Note 8.)

(d) le tarif est vendu avec aller et retour obligatoire, un séjour minimum d'au moins 14 jours, non compris le jour du départ mais comprenant le jour du retour, une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins dix pour cent

than 10 percent of the fare paid, and where full payment and ticketing for both outbound and inbound travel are completed at the time of reservation. (See Note 7.)

(e) a fare sold (whether for one-way or round-trip transportation) where reservations and full payment and ticketing are completed not less than 21 days in advance of travel subject to a penalty for cancellation or change to reservation of not less than 50 percent of the fare paid. (See Notes 8 and 9.)

(f) a fare sold subject to the seating configuration conditions of paragraph 1(e) of this Annex where reservations and full payment and ticketing are completed not less than 10 days in advance of travel with a penalty for cancellation

du tarif appliqué, le paiement intégral ayant été effectué et le billet aller et retour ayant été établi au moment de la réservation. (voir Note 7.)

(e) le tarif est vendu (pour un aller seulement ou un aller et retour) lorsque des réservations et le paiement intégral ont été faits et le billet a été établi au moins 21 jours avant le voyage, sous réserve d'une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins 50 pour cent du tarif appliqué. (voir Notes 8 et 9.)

(f) le tarif est vendu sous réserve des conditions de dispositions des sièges prévues au paragraphe 1 (e) de la présente Annexe lorsque les réservations et le paiement intégral ont été faits et le billet a été établi au moins dix jours avant le voyage avec une pénalité d'annulation ou de

or change to reservation of not less than 25 percent of the fare paid. (See Notes 4, 8 and 10.)

ou de changement de réservations d'au moins 25 pour cent du tarif appliqué. (voir Notes 4, 8 et 10.)

NOTES TO ANNEX I

1. France, Germany (Federal Republic of), Portugal, Spain and Switzerland may substitute "10 days" for "7 days" in paragraph 1(a).

2. Each Party may elect not to apply either:
   (a) fares described in subparagraph 1(b)(1), or
   (b) fares described in subparagraph 1(b)(2).

3. Each Party may elect not to apply paragraph 1(d) for transportation originating in Europe only. The United Kingdom and Ireland may substitute at paragraph 1(d) a one-way economy fare with no stopovers and with transfers limited to one at each end of the transatlantic sector. For Switzerland see Note 11.

4. In any case in which a carrier initiates a fare relying on seating configuration conditions as described in paragraphs 1(e) or

NOTES A L'ANNEXE I

1. L'Espagne, la France, le Portugal, la République fédérale d'Allemagne et la Suisse peuvent remplacer "sept jours" par "dix jours" au paragraphe 1(a).

2. Chacune des Parties peut décider de ne pas appliquer soit:
   (a) les conditions énoncées au paragraphe 1(b)(1), ou
   (b) les conditions énoncées au paragraphe 1(b)(2).

3. Chacune des Parties peut décider de ne pas appliquer le paragraphe 1(d) dans le seul cas des voyages ayant leur point de départ en Europe. Le Royaume-Uni et l'Irlande peuvent substituer au paragraphe 1(d) un billet simple établi au tarif économie sans interruption volontaire de voyage et limité à un seul changement d'avion à chaque extrémité du secteur transatlantique. Pour la Suisse, voir la note 11.

4. Chaque fois qu'un transporteur établit un tarif en se basant sur les conditions de disposition de sièges, tel qu'indiqué aux paragraphes 1(e) ou 2(f) de la

2(f) of this Annex, a carrier may match that fare without regard to such conditions.

5. Each Party may elect not to apply paragraph 1(e).

6. The United Kingdom may substitute "5 percent" for "10 percent" in paragraph 2(a).

7. Each Party may elect not to apply either paragraph 2(b)(2) or paragraph 2(d).

8. Each Party may elect not to apply any two of the following fares: 2(c), 2(e) and 2(f).

9. A penalty of 100 percent of the fare paid may apply to transportation to and/or from France and Switzerland in paragraph 2(e).

10. Germany (Federal Republic of) may require, for transportation originating in its territory, that reservations and full

présente Annexe, un autre transporteur peut se porter au niveau dudit tarif sans tenir compte de ces conditions.

5. Chacune des Parties peut décider de ne pas appliquer le paragraphe 1(e).

6. Le Royaume-Uni peut remplacer "dix pour cent" par "cinq pour cent" au paragraphe 2(a).

7. Chacune des Parties peut décider de ne pas appliquer soit le paragraphe 2(b) (2) ou le paragraphe 2(d).

8. Chacune des Parties peut décider de ne pas appliquer deux quelconques des tarifs indiqués aux paragraphes suivants: 2(c), 2(e) et 2(f).

9. Une pénalité de 100 pour cent du tarif appliqué peut être appliquée aux voyages en provenance ou en direction de la France et de la Suisse, dans le cas du paragraphe 2(e).

10. La République fédérale d'Allemagne peut exiger, pour les vols ayant son territoire pour point de départ, que les réservations et

payment and ticketing be completed not less than 21 days in advance of travel in paragraph 2(f).

le paiement intégral soient faits et que le billet soit établi au moins 21 jours avant le départ, dans le cas du paragraphe 2(f).

11. Switzerland may elect not to apply paragraph 1(d) for transportation originating in Switzerland after an initial period agreed between the United States and Switzerland.

11. La Suisse pourra choisir de ne pas appliquer le paragraphe 1(d) au cas du transport ayant la Suisse pour origine après une période initiale convenue entre les Etats-Unis et la Suisse.

A Party may elect not to apply fares under the terms of these Notes at the time of signature or at any subsequent time by notification to the ECAC Secretariat. Any such election by a Party shall apply only to transportation to and/or from its territory.

Toute Partie peut décider de ne pas appliquer les tarifs prévus par ces Notes au moment de la signature, ou ultérieurement, en en donnant notification au Secrétariat de la CEAC. Une telle décision ne s'appliquera qu'aux vols en provenance ou en direction du territoire de la dite Partie.

ANNEX II

CONSTRUCTION OF PRICING ZONES

For the purposes of Article 3,1) of this Understanding, pricing zones shall be constructed by applying to the appropriate reference fare level (extracted from Table 1 in this Annex) the percentage ranges of the appropriate zone structure drawn from Table 2 in this Annex .

Such construction shall take into account the following:

i) the route for which a pricing zone is to be constructed;

ii) whether travel is US-originating or Europe-originating;

iii) the applicable period (i.e. basic, shoulder, peak, peak of peak or all-year);

iv) the fare class (i.e. first (A1), business (A2), economy (B), discount (C1) or deep discount (C2));

v) the fare type (i.e. one-way or roundtrip) ; and

ANNEXE II

CONSTRUCTION DES ZONES TARIFAIRES

Aux fins de l'Article 3,1) de la présente Entente, des zones tarifaires seront construites en appliquant aux tarifs de référence appropriés (tirés du Tableau 1 de la présente Annexe) les pourcentages limites de la structure de zone appropriée, tirées du Tableau 2 de la présente Annexe.

Cette construction prendra en considération les facteurs ci-après:

i) la route pour laquelle une zone tarifaire doit être construite;

ii) la question de savoir si le voyage est au départ des Etats-Unis ou au départ de l'Europe ("origine Etats-Unis" ou "origine Europe");

iii) la période d'application (à savoir, période de base, intermédiaire, de pointe, de super-pointe ou toute l'année);

iv) la classe de tarif (à savoir: première (A1), affaires (A2), économie (B), réduit (C1) ou très réduit (C2));

v) le type de tarif (à savoir: aller simple ou aller-retour), et

vi) the relevant notes to Tables 1 and 2 in this Annex.

GENERAL NOTES

A number of ECAC delegations asked about the treatment of discount fares whose levels fall above the boundary between two zones but whose conditions qualify them for inclusion in the lower of the two zones. The United States stated that if, as a consequence of the establishment of reference fares and zones, an existing fare previously in the lower zone now falls in the higher zone, that fare will still be approved. This is consistent with United States policy on discount fare flexibility as applied in the past. For example, with B and C1 zones of 80-120% and 70-80% respectively, a discount fare qualifying, in terms of conditions, for inclusion in zone C1 will be automatically approved at any level above 70% of the reference fare.

vi) les notes pertinentes aux Tableaux 1 et 2 dans la présente Annexe.

NOTES GENERALES

Un certain nombre de délégations de la CEAC ont demandé des renseignements sur le traitement des tarifs réduits dont le niveau tombe au-dessus de la limite entre deux zones mais dont les conditions les qualifient pour l'inclusion dans la plus basse des deux zones. Les Etats-Unis ont déclaré que si, à la suite de l'adoption de tarifs de référence et de zones, un tarif existant, situé antérieurement dans la zone la plus basse, tombe maintenant dans la zone la plus haute, ce tarif sera encore approuvé. Cette attitude est conforme à la politique des Etats-Unis en matière de flexibilité des tarifs réduits, telle qu'elle a été appliquée dans le passé. Par exemple, avec des zones B et C1 de 80-120% et 70-80% respectivement, un tarif réduit ayant droit, en termes de conditions, à être inclus dans la zone C1 sera automatiquement approuvé à tous niveaux supérieurs à 70% du tarif de référence.

The Parties did not foresee the need for adjustment to the agreed reference fare levels during the 9-month effectiveness of the Understanding. It was understood that the question of periodic adjustment to such levels would be discussed in the context of the possible renewal of the Understanding under Article 8 and/or in the context of the drafting of a permanent agreement as contemplated in Articles 6 and 8.

Les Parties n'ont pas jugé nécessaire de prévoir des ajustements des niveaux de référence approuvés pendant les 9 mois de la période de validité de l'Entente. Il a été entendu que la question d'un ajustement périodique de ces niveaux serait examinée dans le contexte de la reconduction possible de l'Entente au titre de l'Article 8 et/ou dans le contexte d'un projet d'accord permanent ainsi que prévu aux Articles 6 et 8.

TARIF 1 : US ORIGINATING AND EUROPE ORIGINATING REFERENCE FARE LEVELS (SEE NOTES AT END OF TARIF)
TABLEAU 1 : NIVEAUX DES TARIFS DE REFERENCE ORIGINE ETATS-UNIS ET ORIGINE EUROPE (VOIR LES NOTES A LA FIN DU TABLEAU)

ROUTE	U.S. ORIGINATING/ORIGINE ETATS-UNIS 1) US DOLLARS/DOLLARS EU BASIC • BASE	SHOULDER • INTER-MEDIAIRE	PEAK • POINTE	ZONE 2) STRUCTURE • STRUCTURE DES ZONES	EUROPE ORIGINATING/ORIGINE EUROPE 1) LOCAL EUROPEAN CURRENCY/MONNAIE EUROPEENNE LOCALE BASIC • BASE	SHOULDER • INTER-MEDIAIRE	PEAK • POINTE	ZONE 2) STRUCTURE • STRUCTURE DES ZONES
BELGIUM/ BELGIQUE								
BRU-ARC	1 600		1 830	Z 1	55 000		64 000	Z 1
BRU-ATL	1 000		1 250	Z 1	45 000		55 000	Z 1
BRU-CHI	1 050		1 300	Z 1	47 000		57 000	Z 1
BRU-DTW	1 000		1 250	Z 1	45 000		55 000	Z 1
BRU-NYC	900		1 100	Z 1	39 000		48 000	Z 1
FRANCE 12)								
PAR-NYC 13)	1 260		1 260	Z 16	7 000		7 000	Z 16
GERMANY(F.R.)/ ALLEMAGNE(R.F.)								
FRA-ARC	1 836		1 923	Z 6	5 085		5 328	Z 7
FRA-ATL	1 458		1 545	Z 6	4 088		4 334	Z 7
FRA-BOS	1 120		1 211	Z 6	3 084		3 325	Z 7
FRA-CHI	1 485		1 572	Z 6	4 111		4 354	Z 7
FRA-DTW	1 590		1 679	Z 6	4 416		4 660	Z 7
FRA-LAX	1 963		2 051	Z 6	5 442		5 685	Z 7
FRA-MIA	1 540		1 633	Z 6	4 358		4 606	Z 7
FRA-NYC	1 128		1 220	Z 6	3 109		3 350	Z 7
FRA-PHL	1 196		1 284	Z 6	3 308		3 551	Z 7
FRA-SFO	1 963		2 051	Z 6	5 442		5 685	Z 7
FRA-SJU	1 508		1 763	Z 6	3 264		3 824	Z 7
MUC-NYC	1 158		1 262	Z 6	3 184		3 465	Z 7
GREECE/ GRECE 5)								
ATH-NYC	1 368		1 516	Z 5	SEE NOTE 14) / VOIR NOTE 14)			Z 5
IRELAND/ IRLANDE 6)								
DUB-BOS	781	966	1 094	Z 6	SEE NOTE 4) / VOIR NOTE 4)			Z 6
DUB-NYC	828	1 028	1 164	Z 6	SEE NOTE 4) / VOIR NOTE 4)			Z 6
SNN-BOS	750	927	1 051	Z 6	SEE NOTE 4) / VOIR NOTE 4)			Z 6
SNN-NYC	799	989	1 121	Z 6	SEE NOTE 4) / VOIR NOTE 4)			Z 6

TABLE 1 : US ORIGINATING AND EUROPE ORIGINATING REFERENCE FARE LEVELS (SEE NOTES AT END OF TABLE)
TABLEAU 1 : NIVEAUX DES TARIFS DE REFERENCE ORIGINE ETATS-UNIS ET ORIGINE EUROPE (VOIR LES NOTES A LA FIN DU TABLEAU)

ROUTE	U.S. ORIGINATING/ORIGINE ETATS-UNIS 1) US DOLLARS/DOLLARS EU				EUROPE ORIGINATING/ORIGINE EUROPE 1) LOCAL EUROPEAN CURRENCY/MONNAIE EUROPEENNE LOCALE			
	BASIC • BASE	SHOULDER • INTER-MEDIAIRE	PEAK • POINTE	ZONE 2) STRUCTURE • STRUCTURE DES ZONES	BASIC • BASE	SHOULDER • INTER-MEDIAIRE	PEAK • POINTE	ZONE 2) STRUCTURE • STRUCTURE DES ZONES
ITALY/ ITALIE 7)								
MIL-CHI	1 402		1 616	Z12/13/14				
MIL-NYC	1 242		1 456	Z12/13/14	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z12/13/14
ROM-BOS	1 274		1 488	Z12/13/14	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z12/13/14
ROM-CHI	1 448		1 658	Z12/13/14	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z12/13/14
ROM-NYC	1 284		1 498	Z12/13/14	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z12/13/14
NETHERLANDS/ PAYS BAS								
AMS-ANC	1 590		1 890	Z 2	3 960		4 170	Z 2
AMS-ATL	1 100		1 360	Z 2	2 900		3 270	Z 2
AMS-CHI	1 170		1 430	Z 2	3 160		3 530	Z 2
AMS-IAH	1 320		1 590	Z 2	3 600		3 700	Z 2
AMS-LAX	1 380		1 740	Z 2	3 700		3 800	Z 2
AMS-MIA	1 150		1 430	Z10/11	3 000		3 300	Z10/11
AMS-NYC	950		1 210	Z 2	2 340		2 560	Z 2
PORTUGAL								
LIS-NYC	908		1 150	Z 3	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 3
TER-NYC	890		1 130	Z 3	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 3
SPAIN/ ESPAGNE 8)								
AGP-MIA	1 028	1 135	1 242	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
LCG-MIA	1 028	1 135	1 242	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
LPA-MIA	1 028	1 135	1 242	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
MAD-MIA	1 028	1 135	1 242	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
SCQ-MIA	1 028	1 135	1 242	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
SVQ-MIA	1 028	1 135	1 242	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
TCI-MIA	1 028	1 135	1 242	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
VGO-MIA	1 028	1 135	1 242	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
AGP-NYC	908	1 029	1 150	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
LCG-NYC	908	1 029	1 150	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
LPA-NYC	908	1 029	1 150	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
MAD-NYC	908	1 029	1 150	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
SCQ-NYC	908	1 029	1 150	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
SVQ-NYC	908	1 029	1 150	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
TCI-NYC	908	1 029	1 150	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
VGO-NYC	908	1 029	1 150	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4
MAD-SJU	1 236	1 360	1 484	Z 4	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 4

TABLE 1 : US ORIGINATING AND EUROPE ORIGINATING REFERENCE FARE LEVELS (SEE NOTES AT END OF TABLE)

TABLEAU 1 : NIVEAUX DES TARIFS DE REFERENCE ORIGINE ETATS-UNIS ET ORIGINE EUROPE (VOIR LES NOTES A LA FIN DU TABLEAU)

ROUTE	U.S. ORIGINATING/ORIGINE ETATS-UNIS 1) US DOLLARS/DOLLARS EU				EUROPE ORIGINATING/ORIGINE EUROPE 1) LOCAL EUROPEAN CURRENCY/MONNAIE EUROPEENNE LOCALE			
	BASIC • BASE	SHOULDER • INTER-MEDIAIRE	PEAK • POINTE	ZONE 2) STRUCTURE • STRUCTURE DES ZONES	BASIC • BASE	SHOULDER • INTER-MEDIAIRE	PEAK • POINTE	ZONE 2) STRUCTURE • STRUCTURE DES ZONES
SWITZERLAND/ SUISSE								
GVA-BOS	1 086		1 370	Z 15	2 299		2 902	Z 15
GVA-CHI	1 269		1 553	Z 15	2 687		3 290	Z 15
GVA-NYC	1 096		1 380	Z 15	2 321		2 923	Z 15
ZRH-BOS	1 086		1 370	Z 15	2 299		2 902	Z 15
ZRH-CHI	1 269		1 553	Z 15	2 687		3 290	Z 15
ZRH-NYC	1 096		1 380	Z 15	2 321		2 923	Z 15
UNITED KINGDOM/ 9) ROYAUME UNI								
LON-ATL	1 170	1 296	1 420	Z 8	910	910	994	Z 9
LON-BOS 10)	866	926	1 146	Z 8	536	536	610	Z 9
LON-BWI 10)	1 006	1 152	1 282	Z 8	672	672	748	Z 9
LON-CHI	1 200	1 400	1 530	Z 8	672	672	764	Z 9
LON-DFW	1 300	1 418	1 534	Z 8	714	714	778	Z 9
LON-DTW	1 090	1 304	1 452	Z 8	672	672	748	Z 9
LON-IAH	1 300	1 418	1 534	Z 8	758	758	824	Z 9
LON-LAX	1 332	1 550	1 784	Z 8	746	746	866	Z 9
LON-MIA	1 020	1 118	1 214	Z 8	608	608	720	Z 9
LON-MSP 10)	1 200	1 400	1 530	Z 8	672	672	764	Z 9
LON-MSY	1 258	1 384	1 496	Z 8	688	688	764	Z 9
LON-NYC 11)	870	1 076	1 220	Z 8	542	542	616	Z 9
LON-PHL	980	1 158	1 304	Z 8	672	672	748	Z 9
LON-SFO	1 292	1 504	1 730	Z 8	746	746	866	Z 9
LON-SEA	1 332	1 550	1 784	Z 8	746	746	866	Z 9
LON-STL	1 170	1 296	1 420	Z 8	908	908	994	Z 9
LON-WAS	1 006	1 152	1 282	Z 8	672	672	748	Z 9
YUGOSLAVIA/ YOUGOSLAVIE								
BEG-CHI	1 263		1 491	Z 6	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 6
BEG-NYC	1 133		1 339	Z 6	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 6
LJU-CHI	1 263		1 491	Z 6	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 6
LJU-NYC	1 133		1 339	Z 6	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 6
ZAG-CHI	1 263		1 491	Z 6	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 6
ZAG-NYC	1 133		1 339	Z 6	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 6

NOTES TO TABLE 1

1) Reference fare levels in basic, shoulder and peak columns relate to roundtrip travel. One-way reference fare levels are established, where required, by halving the corresponding roundtrip level.

"United States-originating" relates to travel whose starting point, on the ticket, is in the United States. Eastbound zone structures shall apply to such United States-originating travel. "Europe-originating" relates to travel whose starting point, on the ticket, is in Europe. Westbound zone structures shall apply to such Europe-originating travel.

2) See Table 2 and Notes thereto for zone structure to be applied for the route in question.

3) To be established on the basis of US-originating reference fare levels by means of current airline conversion system through currency factors.

4) To be established on the basis of US-originating reference fare levels and banker's buying rates.

NOTES DU TABLEAU 1

1) Les tarifs de référence dans les colonnes période de base, intermédiaire et de pointe concernent le voyage aller-retour. Les tarifs de référence dans un sens sont établis, en cas de nécessité, en prenant la moitié du tarif aller-retour correspondant.
"Origine Etats-Unis" correspond à un voyage dont le point de départ mentionné sur le billet, est aux Etats-Unis. Les structures des zones "vers l'Est" s'appliquent à ces voyages "origine Etats-Unis". "Origine Europe" correspond à un voyage dont le point de départ mentionné sur le billet est en Europe. Les structures de zones "vers l'ouest" s'appliquent à ces voyages "origine Europe".

2) Voir le Tableau 2 et les notes qui s'y rapportent pour la structure de zone à appliquer pour la route en question.

3) A établir sur la base des tarifs de référence "Origine - Etats-Unis" au moyen du système actuel de conversion des compagnies aériennes en utilisant des facteurs de change.

4) A établir sur la base des tarifs de référence "origine - Etats-Unis" et des taux d'achat des banques.

5) a) Reference fare levels for Corfu and Thessaloniki, traditionally common-rated with Athens, are omitted from this Understanding but it is understood that fares for these cities can continue to be established on that basis.

b) Notwithstanding the definitions in Article 1 d) v) and vi) the following periods shall apply for all routes Greece - United States :

Basic : 1 September to 31 May (Eastbound) and
1 October to 30 June (Westbound);
Peak : 1 June to 31 August (Eastbound) and
1 July to 30 September (Westbound)

6) Notwithstanding the definitions in Article 1 d) v) and vi) the following periods shall apply for all routes Ireland - United States :

Basic : 1 November to 31 March (both directions);
Peak : 15 May to 14 September (Eastbound) and
15 June to 14 October (Westbound);
Shoulder : 1 April to 14 May and
15 September to 31 October (Eastbound);
and 1 April to 14 June and
15 October to 31 October (Westbound).

5) a) Les tarifs de référence pour Corfou et Thessaloniki, traditionnellement au même niveau que ceux pour Athènes, sont omis de la présente Entente, mais il est entendu que les tarifs pour ces villes peuvent continuer à être établis sur cette base.

b) Nonobstant les définitions de l'Article 1 d) v) et vi) les périodes ci-après s'appliqueront pour toutes les routes Grèce - Etats-Unis :

Base : 1er septembre au 31 mai (vers l'est) et
1er octobre au 30 juin (vers l'ouest);
Pointe : 1er juin au 31 août (vers l'est) et
1er juillet au 30 septembre (vers l'ouest)

6) Nonobstant les définitions de l'Article 1 d) v) et vi) les périodes ci-après s'appliqueront pour toutes les routes Irlande - Etats-Unis :

Base : 1er novembre au 31 mars (dans les deux sens);
Pointe : 15 mai au 14 septembre (vers l'est) et
15 juin au 14 octobre (vers l'ouest); et
Intermédiaire : 1er avril au 14 mai et
15 septembre au 31 octobre (vers l'est); et
1er avril au 14 juin et
15 octobre au 31 octobre (vers l'ouest).

7) Notwithstanding the definitions in Article 1 d) vi) the following periods shall apply for all routes Italy - United States:

Peak of peak : 21 June to 11 July (US-originating traffic) and
20 August to 9 September (Italy-originating traffic)

8) Notwithstanding the definitions in Article 1 d) v) and vi) the following periods shall apply for indicated routes Spain - United States:

NYC - AGP/LCG/LPA/MAD/SCQ/SVQ/TCI and VGO:

Zones A2 and B -

Basic : 15 October to 14 June (Westbound) and
15 September to 14 May (Eastbound);

Peak : 15 June to 14 October (Westbound) and
15 May to 14 September (Eastbound)

Zones C1 and C2 -

Basic : 1 November to 31 March;

Shoulder : 1 April to 14 June and
15 August to 31 October;

Peak : 15 June to 14 August

7) Nonobstant les définitions de l'Article 1 d) vi) les périodes ci-après s'appliqueront pour toutes les routes Italie - Etats-Unis:

Super-pointe : 21 juin au 11 juillet (trafic "origine - Etats-Unis") et
20 août au 9 septembre (trafic "origine - Italie")

8) Nonobstant les définitions de l'Article 1 d) v) et vi) les périodes ci-après s'appliqueront pour les routes Espagne - Etats-Unis indiquées:

NYC - AGP/LCG/LPA/MAD/SCQ/SVQ/TCI et VGO:

Zones A2 et B -

Base : 15 octobre au 14 juin (vers l'ouest) et
15 septembre au 14 mai (vers l'est);

Pointe : 15 juin au 14 octobre (vers l'ouest) et
15 mai au 14 septembre (vers l'est)

Zones C1 et C2 -

Base : 1er novembre au 31 mars

Intermédiaire : 1er avril au 14 juin et
15 août au 31 octobre;

Pointe : 15 juin au 14 août

MIA - AGP/LCG/LPA/MAD/SCQ/SVQ/TCI and VGO

Zones A2 and B -

Basic : 15 October to 14 June (Westbound) and
15 September to 14 May (Eastbound);

Peak : 15 June to 14 October (Westbound) and
15 May to 14 September (Eastbound)

Zones C1 and C2 -

Basic : 15 August to 14 June;

Peak : 15 June to 14 August

SJU - MAD :

All zones except A1 -

Basic : 15 October to 14 June (Westbound) and
15 September to 31 May (Eastbound);

Peak : 15 June to 14 October (Westbound) and
1 June to 14 September (Eastbound)

9) a). Notwithstanding the definitions in Article 1 d) v) and vi) the following periods shall apply (except for zone B) for all routes United Kingdom - United States :

Zones C1 and C2 -

MIA - AGP/LCG/LPA/MAD/SCQ/SVQ/TCI et VGO

Zones A2 et B

Base : 15 octobre au 14 juin (vers l'ouest) et
15 septembre au 14 mai (vers l'est);

Pointe : 15 juin au 14 octobre (vers l'ouest) et
15 mai au 14 septembre (vers l'est);

Zones C1 et C2 -

Base : 15 août au 14 juin;

Pointe : 15 juin au 14 août

SJU - MAD :

Toutes les zones sauf A1 -

Base : 15 octobre au 14 juin (vers l'ouest) et
15 septembre au 31 mai (vers l'est);

Pointe : 15 juin au 14 octobre (vers l'ouest) et
1er juin au 14 septembre (vers l'est)

9) a) Nonobstant les définitions de l'Article 1d) v) et vi) les périodes ci-après s'appliqueront (excepté pour la zone B) à toutes les routes Royaume-Uni - Etats-Unis.

Zones C1 et C2 -

Basic : 1 November to 10 December and
25 December to 31 March (both directions);
Shoulder : 1 April to 30 June,
15 September to 31 October and
11 December to 24 December (Westbound);
1 April to 31 May,
15 August to 31 October and
11 December to 24 December (Eastbound);
Peak : 1 July to 14 September (Westbound) and
1 June to 14 August (Eastbound)

b) For United States-originating passengers, the floor of each zone shall be increased by US $ 25 when outbound travel commences on Friday, Saturday or Sunday, and by US $ 25 when inbound travel commences on Friday, Saturday or Sunday.

10) Where a fare is well below the floor of the relevant zone, the United Kingdom recognizes that increases may need to be made progressively.

11) NYC means New York area airports.

12) France and the United States have stated their intention to discuss and agree on reference fares and zones for city-pairs other than Paris - New York in the near future.

Base : 1er novembre au 10 décembre et
25 décembre au 31 mars (dans les deux sens);
Intermédiaire : 1er avril au 30 juin,
15 septembre au 31 octobre et
11 décembre au 24 décembre (vers l'ouest)
1er avril au 31 mai,
15 août au 31 octobre et
11 décembre au 24 décembre (vers l'est);
Pointe : 1er juillet au 14 septembre (vers l'ouest) et
1er juin au 14 août (vers l'est)

b) Pour les passagers "origine Etats-Unis", le plancher de chaque zone sera relevé de 25 $ EU quand le voyage aller commence un vendredi, samedi ou dimanche, et de 25 $ EU lorsque le voyage retour commence un vendredi, samedi ou dimanche.

10) Lorsqu'un tarif est nettement inférieur au plancher de la zone correspondante, le Royaume-Uni reconnaît qu'il pourrait être nécessaire de le relever progressivement.

11) NYC signifie aéroports de la région New York.

12) La France et les Etats-Unis ont annoncé leur intention de discuter et de convenir de tarifs de référence et de zones pour les paires de villes autres que Paris - New York dans un proche avenir.

13) These reference fare levels shall apply, except for the construction of pricing zones C1, C2 and C3 (cf. Note 19) to Table 2) for which the following reference fare levels shall apply :

US-originating	Basic :	$ 1 198
	Peak :	$ 1 298
Europe-originating	Basic :	FF 6 650
	Peak :	FF 7 210

14) To be established at a level of 103% of the result of applying Note 3) above.

13) Ces niveaux de référence s'appliqueront, sauf pour la construction des zones tarifaires C1, C2 et C3 (cf. Note 19) au Tableau 2), pour laquelle les tarifs de référence suivants s'appliqueront :

Origine Etats-Unis	Période de base :	$ 1 198
	Période de pointe :	$ 1 298
Origine Europe	Période de base :	FF 6 650
	Période de pointe :	FF 7 210

14) A établir à un niveau de 103% du résultat de l'application de la Note 3) ci-dessus.

TABLE 2 : ZONE STRUCTURES (SEE NOTES AT END OF TABLE)
TABLEAU 2 : STRUCTURE DE ZONE (VOIR NOTES A LA FIN DU TABLEAU)

ZONE STRUCTURE / STRUCTURE DE ZONE	PRICING ZONE CLASS / CLASSES DE ZONES TARIFAIRES				
	DREP 15) DISCOUNT C 2 TAUX TRES REDUIT	2) DISCOUNT C 1 TAUX REDUIT	ECONOMY B ECONOMIE	BUSINESS A 2 AFFAIRES	1) FIRST A 1 PREMIERE
	PERCENTAGE RANGE OF ZONE LIMIT / POURCENTAGE DE ZONE				
Z 1	50 - 60	60 - 80	80 - 120	120 - 150	150 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 2	50 - 70	70 - 80	80 - 120	100 - 140	140 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 3	50 - 70	70 - 80	80 - 120	120 - 150	150 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 4	50 - 70	70 - 90	90 - 110	110 - 150	150 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 5	50 - 70	60 - 90	80 - 120	120 - 150	150 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 6 4)	60 - 70	70 - 80	80 - 120	100 - 130	130 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 7 5)	60 - 70	70 - 80	80 - 120	100 - 150	150 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 8 6)	60 - 70	70 - 85	80 - 120	3)	3)
Z 9 7)	65 - 75	75 - 90	80 - 120	3)	3)
Z 10 8)	50 - 70	70 - 80	80 - 120	100 - 140	10) 140 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 11 9)	50 - 70	70 - 80	70 - 120	100 - 140	10) 140 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 12 11)	55 - 70	70 - 90	90 - 110	14) 120 - 160	14) 160 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 13 12)	55 - 75	75 - 90	90 - 110	14) 120 - 160	14) 160 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 14 13)	60 - 75	75 - 90	90 - 110	14) 120 - 160	14) 160 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 15 16)	17) 55 - 70	17) 70 - 90	90 - 110	110 - 150	150 AND ABOVE / ET AU DESSUS
Z 16 19)	60 - 75	20) 75 - 90	90 - 110	18)	18)

NOTES TO TABLE 2

1) Al pricing zones shall be established on an all-year basis by applying the appropriate Al percentage range to the arithmetic average of the basic and peak reference fare levels in Table 1 except in the case of:
   a) AMS - MIA: cf. Note 10) below; and
   b) All Italy - United States routes:
      cf. Note 14) below.

2) BCO-2 fares are included in zone C1 for Ireland and the United Kingdom.

3) This Understanding does not include first (A1) or business (A2) class pricing zones for any United Kingdom - United States route.

4) In the case of Germany (F.R.) zone structure Z 6 applies eastbound.

5) Zone structure Z 7 applies westbound.

6) Zone structure Z 8 applies eastbound.

7) Zone structure Z 9 applies westbound.

8) Zone structure Z 10 applies in the basic period.

NOTES AU TABLEAU 2

1) Les zones tarifaires Al seront établies sur une base valable toute l'année en appliquant les limites de pourcentage Al appropriées à la moyenne arithmétique des tarifs de réference de base et de pointe du Tableau 1, sauf en ce qui concerne:
   a) AMS-MIA : cf. Note 10) ci-dessous; et
   b) Toutes les routes Italie - Etats-Unis :
      cf. Note 14) ci-dessous.

2) Les tarifs BCO-2 sont inclus dans la zone C1 pour l'Irlande et le Royaume-Uni.

3) La présente Entente n'inclut pas les zones tarifaires de première classe (A1) ou de classe affaires (A2) pour les routes Royaume-Uni - Etats-Unis.

4) Pour l'Allemagne (R.F.) la structure de zone Z 6 s'applique vers l'est.

5) La structure de zone Z 7 s'applique vers l'ouest.

6) La structure de zone Z 8 s'applique vers l'est.

7) La structure de zone Z 9 s'applique vers l'ouest.

8) La structure de zone Z 10 s'applique en période de base.

9) Zone structure Z 11 applies in the peak period.

10) The A1 pricing zone for AMS-MIA is established on an all-year basis by applying the appropriate A1 percentage range (i.e ≳ 140%) to the basic reference fare level in Table 1.

11) Zone structure Z 12 applies in the basic period.

12) Zone structure Z 13 applies in the peak period, except peak of peak period, when zone structure Z 14 applies (cf. Note 13) below).

13) Zone structure Z 14 applies in the peak of peak period (cf. Note 7) to Table 1).

14) A1 and A2 pricing zones for all Italy - United States routes shall be established on an all-year basis by applying the appropriate A1 and A2 percentage ranges (i.e. ≳ 160% and 120-160% respectively) to the peak reference fare level in Table 1.

15) As regards fare 2 c) in Annex I to this Understanding capacity limits shall apply as follows:

Ireland:

15% of the seating capacity on any one flight.

9) La structure de zone Z 11 s'applique en période de

10) La zone tarifaire A1 pour AMS-MIA est établie pour toute l'année en appliquant les limites de pourcentage A1 appropriées (à savoir ≳ 140%) au tarif de référence de base du Tableau 1.

11) La structure de zone Z 12 s'applique en période de base.

12) La structure de zone Z 13 s'applique en période de pointe, sauf pour la période super-pointe pendant laquelle s'applique la structure de zone Z 14 (cf. Note 13) ci-dessous).

13) La structure de zone Z 14 s'applique pendant la période super-pointe (cf. Note 7) du Tableau 1).

14) Les zones tarifaires A1 et A2 pour toutes les routes Italie - Etats-Unis seront fixées pour toute l'année en appliquant des limites de pourcentage A1 et A2 appropriées (à savoir ≳ 160% et 120-160% respectivement) au tarif de de référence de pointe du Tableau 1.

15) Pour ce qui est du tarif 2 c) à l'Annexe 1 à la présente Entente, les limites de capacité s'appliqueront comme suit:

Irlande:

15% de la capacité en sièges sur un vol donné.

16) The governments of Switzerland and the United States have agreed that upon expiration of certain currently effective tariffs, a different zone structure will apply.

17) The percentage range of zone C1 for fare 1 d) is 80-90 and the percentage range of zone C2 for fare 2 a) is 50-70.

18) France and the United States have stated their intention to discuss and agree on zones for first class (A1) and business class (A2) fares in the near future.

19) France and the United States have agreed on a pricing zone C3, the percentage range for which is 50-60, and to which a fare defined as follows shall apply:

- Round trip
- Minimum stay: 14 days, ex France; 10 days, ex US
- Maximum stay: 2 months
- Full payment and ticketing for both outbound and inbound travel are completed at the time of reservation
- 15% penalty before departure
- 40% penalty after departure
- No stopover
- In accordance with Article 2,4) of the Understanding, transfers will be handled according to bilateral agreements

20) The percentage range of zone C1 for fare 1 d) is 80-90.

16) Les gouvernements de la Suisse et des Etats-Unis sont convenus que, à l'expiration de certains tarifs actuellement en vigueur, une structure de zone différente s'appliquera.

17) Les pourcentages de la zone C1 pour le tarif 1 d) sont 80-90, et 50-70 dans zone C2 pour le tarif 2 a).

18) La France et les Etats-Unis ont annoncé leur intention de discuter et de convenir de zones pour les tarifs de première classe (A1) et de classe affaires (A2) dans un proche avenir.

19) La France et les Etats-Unis sont convenus d'une zone tarifaire C3, dont la fourchette en pourcentage est de 50-60, et à laquelle un tarif défini comme suit sera appliqué:

- Voyage aller et retour
- Durée minimale de séjour: 14 jours au départ de la France; 10 jours au départ des Etats-Unis
- Durée maximale: 2 mois
- Le paiement intégral et l'établissement du billet aller et retour sont effectués au moment de la réservation
- Pénalisation de 15% avant le départ
- Pénalisation de 40% après le départ
- Aucun arrêt intermédiaire
- Conformément à l'article 2,4) de l'Entente, les transferts seront traités conformément aux accords bilatéraux

20) La fourchette de pourcentage de la zone C1 pour le tarif 1 d) est de 80-90.

PROTOCOL TO THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING OF 1 FEBRUARY 1983[1]

Article 1

The undersigned agree to be bound by the terms of Articles 1 to 7 (inclusive) of the Memorandum of Understanding, and Annexes thereto, between the United States of America and certain member States of the European Civil Aviation Conference, which was signed on 17 December 1982 and entered into force on 1 February 1983, as amended by the provisions noted in Attachment 1 hereto, (which Articles and Annexes as so amended are hereinafter referred to as "the Understanding"), and as further amended by this Protocol.

Article 2

The Annexes to the Understanding shall be amended to read as shown in Attachments 2 and 3 hereto.

Article 3

The French language text of the Understanding shall be rectified as shown in Attachment 4 hereto.[3]

Article 4

Subject to verification prior to 1 November 1983 of the concordance of the English and French texts the undersigned, by affixing their signatures to this Protocol, commit their aeronautical authorities to administer their responsibilities in conformity with the provisions of the Understanding as amended by this Protocol.

Article 5

This Protocol shall enter into force on 1 November 1983 with respect to aeronautical authorities committed hereto on or before that date.

PROTOCOLE AU MEMORANDUM D'ENTENTE DU 1er FEVRIER 1983

Article 1

Les Soussignés conviennent qu'ils sont tenus de respecter les termes des Articles 1 à 7 (inclus) de l'Entente, et ceux de ses Annexes, conclue entre les Etats-Unis d'Amérique et certains Etats membres de la Commission européenne de l'aviation civile, signée le 17 décembre 1982 et entrée en vigueur le 1er février 1983, telle qu'amendée par les dispositions figurant dans l'Appendice 1 ci-joint (lesdits articles et lesdites annexes ainsi amendés étant ci-après appelés "l'Entente") et tel qu'amendée en outre, par présent Protocole.

Article 2

Les Annexes a l'Entente seront amendées comme l'indiquent les Appendices 3 and 4[2] au présent Protocole.

Article 3

Le texte français de l'Entente sera rectifié comme l'indique l'Appendice 4 au présent Protocole.

Article 4

Sous réserve de vérification, avant le 1er novembre 1983, de la concordance des textes français et anglais, les soussignés, en apposant leur signature au présent Protocole, engagent leurs autorités aéronautiques à s'acquitter de leurs responsabilités conformément aux dispositions de l'Entente telles qu'amendée par le présent protocole.

Article 5

Le présent Protocole entrera en vigueur le 1er Novembre 1983 en ce qui concerne les autorités aéronautiques étant engagées à cette date ou avant cette date.[4]

---

[1] Memorandum of Understanding done at Paris Dec. 17, 1982; entered into force Feb. 1, 1983.

[2] Should read "3 et 4".

[3] Not printed. Incorporated in footnotes to the Memorandum of Understanding.

[4] Should read "cette date a l'egard du present Protocole."

Article 6

From 1 November 1983, this Protocol shall be open for signature at the ECAC Secretariat by the aeronautical authorities of the other ECAC Member States subject to the acceptance, by all the Parties to this Protocol, of the reference fare levels and pricing zones applicable to the routes covered by such new signatures, and of any exception to the definitions in Annex I to the Understanding. Such new signatures shall commit the aeronautical authorities concerned to administer their responsibilities in conformity with the provisions of the Understanding, as amended by this Protocol, as from the date of signature.

Article 6

A partir du 1er novembre 1983, le présent Protocole sera ouvert à la signature au Secrétariat de la CEAC par les autorités aéronautiques des autres Etats membres de la CEAC sous réserve d'acceptation, par toutes les parties signataires du présent Protocole, des niveaux de tarifs de référence et des zones tarifaires applicables aux routes visées par lesdites signatures nouvelles et de toutes exceptions faites aux définitions figurant à l'Annexe I de l'Entente. Lesdites signatures nouvelles engageront les autorités aéronautiques concernées à s'acquitter de leurs responsabilités en conformité avec les dispositions de l'Entente telle qu'amendée par le présent Protocole, à compter de la date de signature.

Article 7

Subject to the provisions of this Article, the Protocol shall expire on 31 October 1984. If, by April 30, 1984, the United States and the ECAC parties have not agreed to continue to be bound by this Protocol, it will expire on that date. However, fares within the agreed pricing zones filed before such date shall, if their period of validity would expire on or before 31 October 1984, remain subject to the provisions of this Protocol. Any other fares will be subject to the provisions of the applicable bilateral air services agreements or arrangements.

Article 7

Sous réserve des dispositions du présent Article, le Protocole prendra fin le 31 octobre 1984. Si, au 30 avril 1984, les Etats-Unis et les Parties à la CEAC ne sont pas convenus de continuer à être liés par le présent Protocole, celui-ci prendra fin à cette date. Cependant, les tarifs déposés antérieurement à la date de ladite notification, dans les limites de zones tarifaires agréées, demeureront soumis aux dispositions du Protocole, si leur période de validité doit expirer le 31 octobre 1984 au plus tard. Tous autres tarifs demeureront soumis aux dispositions des accords ou arrangements bilatéraux[1]

Done at Washington, D.C., this twenty-ninth day of October 1983, in one copy in the

Fait à Washington, D.C., ce vingt-neuvième jour d'octobre 1983, en un seul exemplaire

[1] Should read "bilateraux applicables de transport aerien."

English and French languages, each text being equally authentic.

en français et en anglais, les deux textses faisant également foi.

For the aeronautical authorities of

Pour les autorités aéronautiques de

Belgium :
Belgique :

Denmark :
Danemark :

Finland :
Finlande :

France :
France :

Germany, Federal Republic of :
République Fédérale d'Allemagne :

Greece :
Grèce :

Ireland :
Irlande :

Italy
Italie :

Netherlands :
Pays-Bas :

Norway :
Norvège :

Portugal :
Portugal :

Spain :
Espagne :

Sweden :
Suède :

Switzerland :
Suisse

United Kingdom :
Royaume-Uni :

United States :
Etats-Unis :

Yugoslavia :
Yougoslavie :

Subject to the statement of the United States in attachment A.[1]

[1] Statement accompanying U. S. Signature.

With respect to the obligations arising under Article 2, 1), signature of this Protocol by the United States should not

[1] Déclaration accompagnant la signature des Etats-Unis.

En ce qui concerne les obligations

Footnotes continue on page 45.

Attachment 1

Amendments to the U.S./E.C.A.C. Memorandum of Understanding signed on December 17, 1982 (entered into force February 1, 1983)

1. Amendment dated 8 July 1983 to include additional routes between the United States and Belgium and Yugoslavia, respectively; and

2. Amendment dated 13 October 1983 to add Denmark, Norway and Sweden as Parties to the Agreement.

---

be construed as meaning that, under the Protocol, the United States undertakes under Article 2, 1) to permit multilateral carrier tariff coordination without the application of the current practices and procedures of the United States' aeronautical authorities. If the United States ceases to be bound to the Protocol after April 30, 1984 pursuant to the operation of Article 7, the United States nevertheless undertakes to permit the continuation, through October 31, 1984, of multilateral carrier tariff coordination authorized by the United States' aeronautical authorities prior to May 1, 1984.

---

découlant du paragraphe 1 de l'Article 2, la signature du présent Protocole par les Etats-Unis ne devrait pas être comprise comme signifiant que, aux termes du présent Protocole, les Etats-Unis s'engagent, aux termes du paragraphe 1 de l'Article 2, à autoriser la coordination tarifaire multilatérale sans que soient suivies les pratiques et procédures actuelles des autorités aéronautiques des Etats-Unis. Si les Etats-Unis cessent d'être liés après le 30 avril 1984 par le Protocole, suivant l'application de l'Article 7, les Etats-Unis s'engagent néanmoins à autoriser la continuation jusqu' au 31 octobre 1984 inclusivement de la coordination tarifaire multilatérale autorisée anterieurement au ler mai 1984 par les autorites aéronautiques des Etats-Unis.

ANNEX I

DISCOUNT AND DEEP DISCOUNT FARES

1. Discount fares

A fare shall constitute a "discount fare" within the meaning of Article 1, d), iii) of this Understanding if it is:

(a) a fare sold subject to mandatory round-trip travel and a minimum stay of not less than 7 days excluding the date of departure and including the date of return. (See Note 1.)

(b) a fare sold subject to mandatory round-trip travel and where reservations and full payment and ticketing for both outbound and inbound travel are completed:

(1) not less than 7 days in advance of outbound travel with a penalty for cancellation or change to reservation of not less than 20 percent of the fare paid; or

ANNEXE I

TARIFS REDUITS ET TRES REDUITS

1. Tarifs réduits

Il y a "tarif réduit" au sens de l'Article 1, d), iii) de la présente Entente si:

(a) le tarif est vendu avec aller et retour obligatoire et un séjour minimum de sept jours, non compris le jour du départ mais comprenant le jour du retour. (voir Note 1.)

(b) le tarif est vendu avec aller et retour obligatoire, les réservations et le paiement intégral ayant été faits et le billet aller et retour ayant été établi comme suit:

(1) au moins sept jours avant la date de départ, avec une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins 20 pour cent du tarif appliqué; ou

(2) not less than 14 days in advance of outbound travel with a penalty for cancellation or change to reservation of not less than 10 percent of the fare paid. (See Note 2.)

(c) a fare for travel by an Incentive Group comprised of ten or more employees and/or agents of the same business firm, and accompanying spouses, where travel is not paid for by the participants directly or indirectly. (Such fares may be included on a one-way basis when travel in one direction is by a different mode.)

(d) a fare sold subject to mandatory round-trip travel, where full payment and ticketing for both outbound and inbound travel are completed at the time of reservation, with no stopover other than at the

(2) au moins quatorze jours avant la date de départ avec une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins 10 pour cent du tarif appliqué. (voir Note 2.)

(c) le tarif est vendu pour le voyage d'un groupe à incitation comprenant au moins dix employés ou agents de la même entreprise commerciale, accompagnés de leurs conjoints, lorsque le voyage n'est pas payé, directement ou indirectement, par les participants. (Lesdits tarifs peuvent être établis sur la base d'un demi aller-retour si l'un des trajets est effectué par un moyen de transport différent.)

(d) le tarif est vendu, avec aller et retour obligatoire, le paiement intégral ayant été effectué et le billet aller et retour ayant été établi au moment de la réservation, sans interruption volontaire de voyage

point of turnaround, and with a penalty for cancellation or change to reservation of not less than 15 percent of the fare paid. (See Note 3.)

(e) a fare sold for travel on aircraft with an average seat pitch of less than 33 inches except as required for technical or safety reasons, and:

(1) for wide-body aircraft, the number of seats abreast is greater than the number in the definition of "economy fare" set forth in Article 1, d), i) of the Understanding;

(2) for narrow-body aircraft, the number of seats abreast is not less than 6. (See Notes 4 and 5.)

A Boeing 747 aircraft with not less than 480 seats

autre qu'au point de destination de l'aller, avec une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins 15 pour cent du tarif appliqué. (voir Note 3.)

(e) le tarif vendu donne droit de voyager à bord d'un avion dont l'espacement moyen des sièges est inférieur à 33 pouces, sauf exception pour des raisons techniques ou de sécurité, et:

(1) pour les avions gros porteurs, le nombre de sièges disposés par rangées est plus grand que le nombre indiqué dans la définition du "tarif économie" stipulée à l'Article 1, d), i) de l'Entente;

(2) pour les avions à fuselage étroit, le nombre de sièges disposés par rangées est de six minimum. (voir Notes 4 et 5.)

Un avion Boeing 747 ayant au moins 480 sièges sera

will be considered to meet these requirements.

2. Deep Discount Fares

A fare shall constitute a "deep discount fare" within the meaning of Article 1, d), iv) of this Understanding if it is:

(a) a fare sold subject to mandatory round-trip travel, a minimum stay of not less than 7 days excluding the day of departure and including the day of return, and where reservations and full payment and ticketing for both outbound and inbound travel are completed not less than 21 days in advance of outbound travel with a penalty for cancellation or change to reservation of not less than 10 percent of the fare paid. (See Note 6.)

(b) a fare sold subject to mandatory round-trip travel, a ground package of not less than US $ 20 (or equivalent) a day for the duration of the trip, and:

considéré comme remplissant ces conditions.

2. Tarifs très réduits

Il y a "tarif très réduit" au sens de l'Article 1, d), iv) de la présente Entente si:

(a) le tarif est vendu avec aller et retour obligatoire, un séjour minimum de sept jours, non compris le jour du départ mais comprenant le jour du retour, les réservations et le paiement intégral ayant été faits et le billet aller et retour ayant été établi au moins 21 jours avant le départ, avec une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins dix pour cent du tarif appliqué. (voir Note 6.)

(b) le tarif est vendu avec aller et retour obligatoire, un forfait de prestations au sol d'au moins 20 dollars des Etats-Unis (ou l'équivalent) par jour pour la durée du voyage, et:

(1) for travel as a member of a group of ten or more, a minimum stay of not less than 7 days excluding the day of departure and including the day of return; or

(2) a minimum stay of not less than 14 days excluding the day of departure and including the day of return. (See Note 7.)

(c) a fare sold without entitlement to a confirmed reservation in advance of travel as a condition of sale, i.e., standby fares, subject to such capacity limits as are agreed to in Annex II. (See Note 8.)

(d) a fare sold subject to mandatory round-trip travel, a minimum stay of not less than 14 days excluding the day of departure and including the day of return, a penalty for cancellation or change to reservation of not less

(1) pour les membres d'un groupe d'au moins dix personnes, un séjour minimum d'au moins 7 jours, non compris le jour du départ mais comprenant le jour du retour; ou

(2) un sejour minimun d'au moins 14 jours, non compris le jour du départ mais comprenant le jour du retour. (voir Note 7.)

(c) le tarif vendu ne donne pas droit à une réservation confirmée avant le départ comme condition de vente, c'est-à-dire un tarif de standby, soumis aux limites de capacité telles qu'établies à l'Annexe II. (voir Note 8.)

(d) le tarif est vendu avec aller et retour obligatoire, un séjour minimum d'au moins 14 jours, non compris le jour du départ mais comprenant le jour du retour, une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins dix pour cent

than 10 percent of the fare paid, and where full payment and ticketing for both outbound and inbound travel are completed at the time of reservation. (See Note 7.)

(e) a fare sold (whether for one-way or round-trip transportation) where reservations and full payment and ticketing are completed not less than 21 days in advance of travel subject to a penalty for cancellation or change to reservation of not less than 50 percent of the fare paid. (See Notes 8 and 9.)

(f) a fare sold subject to the seating configuration conditions of paragraph 1(e) of this Annex where reservations and full payment and ticketing are completed not less than 10 days in advance of travel with a penalty for cancellation

du tarif appliqué, le paiement intégral ayant été effectué et le billet aller et retour ayant été établi au moment de la réservation. (voir Note 7.)

(e) le tarif est vendu (pour un aller seulement ou un aller et retour) lorsque des réservations et le paiement intégral ont été faits et le billet a été établi au moins 21 jours avant le voyage, sous réserve d'une pénalité d'annulation ou de changement de réservations d'au moins 50 pour cent du tarif appliqué. (voir Notes 8 et 9.)

(f) le tarif est vendu sous réserve des conditions de dispositions des sièges prévues au paragraphe 1 (e) de la présente Annexe lorsque les réservations et le paiement intégral ont été faits et le billet a été établi au moins dix jours avant le voyage avec une pénalité d'annulation ou de

or change to reservation of not less than 25 percent of the fare paid. (See Notes 4, 8 and 10.)	ou de changement de réservations d'au moins 25 pour cent du tarif appliqué. (voir Notes 4, 8 et 10.)

NOTES TO ANNEX I

1. Denmark, France, Germany (Federal Republic of), Norway, Portugal, Spain, Sweden and Switzerland may substitute "10 days" for "7 days" in paragraph 1(a).

2. Each Party may elect not to apply either:
   (a) fares described in subparagraph 1(b)(1), or
   (b) fares described in subparagraph 1(b)(2).

3. Each Party may elect not to apply paragraph 1(d) for transportation originating in Europe only. The United Kingdom and Ireland may substitute at paragraph 1(d) a one-way economy fare with no stopovers and with transfers limited to one at each end of the transatlantic sector.

4. In any case in which a carrier initiates a fare relying on seating configuration conditions as described in paragraphs 1(e) or

NOTES A L'ANNEXE I

1. Le Danemark, l'Espagne, la France, la Norvège, le Portugal, la République fédérale d'Allemagne, la Suède et la Suisse peuvent remplacer "sept jours" par "dix jours" au paragraphe 1(a).

2. Chacune des Parties peut décider de ne pas appliquer soit:
   (a) les conditions énoncées au paragraphe 1(b)(1), ou
   (b) les conditions énoncées au paragraphe 1(b)(2).

3. Chacune des Parties peut décider de ne pas appliquer le paragraphe 1(d) dans le seul cas des voyages ayant leur point de départ en Europe. Le Royaume-Uni et l'Irlande peuvent substituer au paragraphe 1(d) un billet simple établi au tarif économie sans interruption volontaire de voyage et limité à un seul changement d'avion à chaque extrémité du secteur transatlantique.

4. Chaque fois qu'un transporteur établit un tarif en se basant sur les conditions de disposition des sièges, tel qu'indiqué aux paragraphes 1(e) ou 2(f) de la

2(f) of this Annex, a carrier may match that fare without regard to such conditions.

5. Each Party may elect not to apply paragraph 1(e).

6. The United Kingdom may substitute "5 percent" for "10 percent" in paragraph 2(a).

7. Each Party may elect not to apply either paragraph 2(b)(2) or paragraph 2(d).

8. Each Party may elect not to apply any two of the following fares: 2(c), 2(e) and 2(f).

9. A penalty of 100 percent of the fare paid may apply to transportation to and/or from Denmark, France, Norway, Sweden and Switzerland in paragraph 2(e).

10. Germany (Federal Republic of) may require, for transportation originating in its territory, that reservations and full

présente Annexe, un autre transporteur peut se porter au niveau dudit tarif sans tenir compte de ces conditions.

5. Chacune des Parties peut décider de ne pas appliquer le paragraphe 1(e).

6. Le Royaume-Uni peut remplacer "dix pour cent" par "cinq pour cent" au paragraphe 2(a).

7. Chacune des Parties peut décider de ne pas appliquer soit le paragraphe 2(b) (2) ou le paragraphe 2(d).

8. Chacune des Parties peut décider de ne pas appliquer deux quelconques des tarifs indiqués aux paragraphes suivants: 2(c), 2(e) et 2(f).

9. Une pénalité de 100 pour cent du tarif appliqué peut être appliquée aux voyages en provenance ou en direction du Danemark, de la France, de la Norvège, de la Suède et de la Suisse, dans le cas du paragraphe 2(e).

10. La République fédérale d'Allemagne peut exiger, pour les vols ayant son territoire pour point de départ, que les réservations et

payment and ticketing be completed not less than 21 days in advance of travel in paragraph 2(f).

le paiement intégral soient faits et que le billet soit établi au moins 21 jours avant le départ, dans le cas du paragraphe 2(f).

A Party may elect not to apply fares under the terms of these Notes at the time of signature or at any subsequent time by notification to the ECAC Secretariat. Any such election by a Party shall apply only to transportation to and/or from its territory.

Toute Partie peut décider de ne pas appliquer les tarifs prévus par ces Notes au moment de la signature, ou ultérieurement, en en donnant notification au Secrétariat de la CEAC. Une telle décision ne s'appliquera qu'aux vols en provenance ou en direction du territoire de la dite Partie.

ANNEX II

CONSTRUCTION OF PRICING ZONES

For the purposes of Article 3,1) of this Understanding, pricing zones shall be constructed by applying to the appropriate reference fare level (extracted from Table 1 in this Annex) the percentage ranges of the appropriate zone structure drawn from Table 2 in this Annex .

Such construction shall take into account the following:

i) the route for which a pricing zone is to be constructed;

ii) whether travel is US-originating or Europe-originating;

iii) the applicable period (i.e. basic, shoulder, peak, peak of peak or all-year);

iv) the fare class (i.e. first (A1), business (A2), economy (B), discount (C1) or deep discount (C2));

v) the fare type (i.e. one-way or roundtrip); and

ANNEXE II

CONSTRUCTION DES ZONES TARIFAIRES

Aux fins de l'Article 3,1) de la présente Entente, des zones tarifaires seront construites en appliquant aux tarifs de référence appropriés (tirés du Tableau 1 de la présente Annexe) les pourcentages limites de la structure de zone appropriée, tirées du Tableau 2 de la présente Annexe.

Cette construction prendra en considération les facteurs ci-après:

i) la route pour laquelle une zone tarifaire doit être construite;

ii) la question de savoir si le voyage est au départ des Etats-Unis ou au départ de l'Europe ("origine Etats-Unis" ou "origine Europe");

iii) la période d'application (à savoir, période de base, intermédiaire, de pointe, de superpointe ou toute l'année);

iv) la classe de tarif (à savoir: première (A1), affaires (A2), économie (B), réduit (C1) ou très réduit (C2));

v) le type de tarif (à savoir: aller simple ou aller-retour), et

vi) the relevant notes to Tables 1 and 2 in this Annex.

GENERAL NOTES

A number of ECAC delegations asked about the treatment of discount fares whose levels fall above the boundary between two zones but whose conditions qualify them for inclusion in the lower of the two zones. The United States stated that if, as a consequence of the establishment of reference fares and zones, an existing fare previously in the lower zone now falls in the higher zone, that fare will still be approved. This is consistent with United States policy on discount fare flexibility as applied in the past. For example, with B and C1 zones of 80-120% and 70-80% respectively, a discount fare qualifying, in terms of conditions, for inclusion in zone C1 will be automatically approved at any level above 70% of the reference fare.

vi)les notes pertinentes aux Tableaux 1 et 2 dans la présente Annexe.

NOTES GENERALES

Un certain nombre de délégations de la CEAC ont demandé des renseignements sur le traitement des tarifs réduits dont le niveau tombe au-dessus de la limite entre deux zones mais dont les conditions les qualifient pour l'inclusion dans la plus basse des deux zones. Les Etats-Unis ont déclaré que si, à la suite de l'adoption de tarifs de référence et de zones, un tarif existant, situé antérieurement dans la zone la plus basse, tombe maintenant dans la zone la plus haute, ce tarif sera encore approuvé. Cette attitude est conforme à la politique des Etats-Unis en matière de flexibilité des tarifs réduits, telle qu'elle a été appliquée dans le passé. Par exemple, avec des zones B et C1 de 80-120% et 70-80% respectivement, un tarif réduit ayant droit, en termes de conditions, à être inclus dans la zone C1 sera automatiquement approuvé à tous niveaux supérieurs à 70% du tarif de référence.

TABLE 1 : U.S.-ORIGINATING AND EUROPE-ORIGINATING REFERENCE FARE LEVELS (SEE NOTES AT END OF TABLE)
TABLEAU 1 : NIVEAUX DES TARIFS DE REFERENCE ORIGINE ETATS-UNIS ET ORIGINE EUROPE (VOIR LES NOTES A LA FIN DU TABLEAU)

ROUTE	FARE CLASS(ES) ** CLASSE(S) DE TARIF	U.S.-ORIGINATING / ORIGINE ETATS-UNIS 1) US DOLLARS / DOLLARS EU				EUROPE-ORIGINATING / ORIGINE EUROPE 1) LOCAL EUROPEAN CURRENCY / MONNAIE EUROPEENNE LOCALE			
		BASIC ** BASE	SHOULDER ** INTER-MEDIATE	PEAK ** POINTE	ZONE 2) STRUCTURE * STRUCTURE DES ZONES	BASIC ** BASE	SHOULDER ** INTER-MEDIATE	PEAK ** POINTE	ZONE 2) STRUCTURE * STRUCTURE DES ZONES
BELGIUM/ BELGIQUE									
BRU-ARC	A1, A2, B, C1, C2	1 648		1 805	Z 1				
BRU-ATL	A1, A2, B, C1, C2	1 030		1 288	Z 1	56 650		65 920	Z 1
BRU-CHI	A1, A2, B, C1, C2	1 082		1 329	Z 1	46 350		56 650	Z 1
BRU-DTW	A1, A2, B, C1, C2	1 030		1 288	Z 1	48 410		58 710	Z 1
BRU-HTC	A1, A2, B, C1, C2	927		1 133	Z 1	46 350		56 650	Z 1
BRU-TPA	A1, A2, B, C1, C2	1 133		1 339	Z 1	40 170		49 440	Z 1
BRU-WAS	A1, A2, B, C1, C2	1 020		1 226	Z 1	50 985		60 255	Z 1
						45 835		55 105	Z 1
DENMARK/ DANEMARK									
CPH-ARC	A1, A2	1 776		1 776	Z 17				
	B	1 677		1 971	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 677		1 840	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
CPH-CHI	A1, A2	1 467		1 467	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	B	1 349		1 697	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 349		1 584	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
CPH-LAX	A1, A2	1 930		1 930	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	B	1 805		2 177	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 806		2 031	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
CPH-MIA	A1, A2	1 747		1 747	Z 17				
	B	1 644		1 947	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 646		1 815	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
CPH-MSP	A1, A2	1 467		1 467	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	B	1 349		1 697	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 349		1 584	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
CPH-NYC	A1, A2	1 267		1 267	Z 17				
	B	1 166		1 467	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 166		1 360	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
CPH-SEA	A1, A2	1 664		1 664	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	B	1 531		1 926	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 531		1 790	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17

TABLE 1 : U.S.-ORIGINATING AND EUROPE-ORIGINATING REFERENCE FARE LEVELS (SEE NOTES AT END OF TABLE)
TABLEAU 1 : NIVEAUX DES TARIFS DE REFERENCE ORIGINE ETATS-UNIS ET ORIGINE EUROPE (VOIR LES NOTES A LA FIN DU TABLEAU)

ROUTE	FARE CLASS(ES) / CLASSE(S) DE TARIF	U.S.-ORIGINATING / ORIGINE ETATS-UNIS 1) US DOLLARS / DOLLARS EU: BASIC / BASE	SHOULDER / INTERMEDIATE	PEAK / POINTE	ZONE 2) STRUCTURE / STRUCTURE DES ZONES	EUROPE-ORIGINATING / ORIGINE EUROPE 1) LOCAL EUROPEAN CURRENCY / MONNAIE EUROPEENNE LOCALE: BASIC / BASE	SHOULDER / INTERMEDIATE	PEAK / POINTE	ZONE 2) STRUCTURE / STRUCTURE DES ZONES
FINLAND/ FINLANDE									
HEL-LAX	A1, A2, B, C1, C2	1 780		2 072	Z 18	9 050		10 520	Z 18
HEL-NYC	A1, A2, B, C1, C2	1 294		1 584	Z 18	6 570		8 050	Z 18
HEL-SEA	A1, A2, B, C1, C2	1 532		1 824	Z 18	7 790		9 260	Z 18
FRANCE 12)									
PAR-BIC	B	1 355		1 355	Z 16	8 100		8 100	Z 16
	C1,C2,C3	1 287		1 396	Z 16	7 695		8 343	Z16
GERMANY(F.R.)/ ALLEMAGNE(R.F.)									
FRA-ABC	A1, A2, B, C1, C2	1 891		1 981	Z 6	5 238		5 488	Z 7
FRA-ATL	A1, A2, B, C1, C2	1 502		1 591	Z 6	4 711		4 464	Z 7
FRA-BOS	A1, A2, B, C1, C2	1 154		1 247	Z 6	3 177		3 425	Z 7
FRA-CHI	A1, A2, B, C1, C2	1 530		1 619	Z 6	4 234		4 485	Z 7
FRA-DFW	A1, A2, B, C1, C2	1 638		1 729	Z 6	4 548		4 800	Z 7
FRA-HNL	A1, A2, B, C1, C2	2 696		2 930	Z 6	6 730		6 940	Z 7
FRA-LAX	A1, A2, B, C1, C2	2 022		2 113	Z 6	5 605		5 856	Z 7
FRA-MIA	A1, A2, B, C1, C2	1 586		1 682	Z 6	4 489		4 744	Z 7
FRA-NYC	A1, A2, B, C1, C2	1 162		1 257	Z 6	3 202		3 451	Z 7
FRA-PHL	A1, A2, B, C1, C2	1 232		1 323	Z 6	3 407		3 650	Z 7
FRA-SFO	A1, A2, B, C1, C2	2 022		2 113	Z 6	5 605		5 856	Z 7
FRA-SJU	A1, A2, B, C1, C2	1 553		1 816	Z 6	3 362		3 939	Z 7
[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
HAM-DEN	A1, A2, B, C1, C2	2 120		2 154	Z 6	4 760		4 991	Z 7
HAM-DTT	A1, A2, B, C1, C2	1 758		1 792	Z 6	3 835		4 083	Z 7
HAM-HNL	A1, A2, B, C1, C2	2 896		2 930	Z 6	6 738		6 940	Z 7
HAM-LAX	A1, A2, B, C1, C2	2 022		2 113	Z 6	5 605		5 856	Z 7
HAM-MIA	A1, A2, B, C1, C2	1 586		1 682	Z 6	4 489		4 744	Z 7
HAM-MSP	A1, A2, B, C1, C2	1 986		2 020	Z 6	4 420		4 656	Z 7
HAM-NYC	A1, A2, B, C1, C2	1 162		1 257	Z 6	3 202		3 451	Z 7
HAM-SFO	A1, A2, B, C1, C2	2 022		2 113	Z 6	5 605		5 856	Z 7
MUC-NYC	A1, A2, B, C1, C2	1 193		1 300	Z 6	3 280		3 569	Z 7
STR-WAS	A1, A2, B, C1, C2	1 678		1 712	Z 6	3 605		3 856	Z 7
GREECE/ GRECE 5)									
ATH-NYC	A1, A2, B, C1, C2	1 368		1 516	Z 5	SEE NOTE 14) / VOIR NOTE 14)			Z 5
Par-Bos	B	1 355		1 355	Z16	8 100		8 100	Z16
	C1,C2,C3	1 287		1 396	Z16	7 695		8 343	Z16
Par-Was	B	1 520		1 520	Z16	9 000		9 000	Z16
	C1,C2,C3	1 444		1 566	Z16	8 550		9 270	Z16

TABLE 1 : U.S.-ORIGINATING AND EUROPE-ORIGINATING REFERENCE FARE LEVELS (SEE NOTES AT END OF TABLE)
TABLEAU 1 : NIVEAUX DES TARIFS DE REFERENCE ORIGINE ETATS-UNIS ET ORIGINE EUROPE (VOIR LES NOTES A LA FIN DU TABLEAU)

ROUTE	FARE CLASS(ES) / CLASSE(S) DE TARIF	U.S.-ORIGINATING / ORIGINE ETATS-UNIS 1) US DOLLARS / DOLLARS EU: BASIC / BASE	SHOULDER / INTER-MEDIATE	PEAK / POINTE	ZONE 2) STRUCTURE / STRUCTURE DES ZONES	EUROPE-ORIGINATING / ORIGINE EUROPE 1) LOCAL EUROPEAN CURRENCY / MONNAIE EUROPEENNE LOCALE: BASIC / BASE	SHOULDER / INTER-MEDIATE	PEAK / POINTE	ZONE 2) STRUCTURE / STRUCTURE DES ZONES
IRELAND/ IRLANDE 6)									
DUB-BOS	A1, A2, B, C1, C2	804	996	1 127	Z 6	SEE NOTE 4) / VOIR NOTE 4)			Z 6
DUB-BTC	A1, A2, B, C1, C2	853	1 059	1 199	Z 6	SEE NOTE 4) / VOIR NOTE 4)			Z 6
SNN-BOS	A1, A2, B, C1, C2	773	955	1 083	Z 6	SEE NOTE 4) / VOIR NOTE 4)			Z 6
SNN-BTC	A1, A2, B, C1, C2	823	1 019	1 155	Z 6	SEE NOTE 4) / VOIR NOTE 4)			Z 6
Italy/ Italie									
NETHERLANDS/ PAYS BAS									
AMS-ARC	A1, A2, B, C1, C2	1 638		1 947	Z 2	4 079		4 295	Z 2
AMS-ATL	A1, A2, B, C1, C2	1 133		1 401	Z 2	2 907		3 260	Z 2
AMS-CHI	A1, A2, B, C1, C2	1 133		1 401	Z 2	2 907		3 260	Z 2
AMS-IAD	A1, A2, B, C1, C2	1 360		1 638	Z 2	3 700		3 811	Z 2
AMS-LAX	A1, A2, B, C1, C2	1 421		1 792	Z 2	3 811		3 914	Z 2
AMS-MIA	A1, A2, B, C1, C2	1 385		1 673	Z10/11	3 698		3 399	Z10/11
AMS-YYC	A1, A2, B, C1, C2	979		1 246	Z 2	2 410		2 637	Z 2
NORWAY/ NORVEGE 3)	A1, A2	1 776		1 776	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
OSL -ARC	B	1 677		1 971	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 677		1 840	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
3)	A1, A2	1 467		1 467	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
OSL -CHI	B	1 349		1 697	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 349		1 564	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
3)	A1, A2	1 930		1 930	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
OSL -LAX	B	1 805		2 177	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 805		2 031	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17

TABLE 1 : U.S.-ORIGINATING AND EUROPE-ORIGINATING REFERENCE FARE LEVELS (SEE NOTES AT END OF TABLE)
TABLEAU 1 : NIVEAUX DES TARIFS DE REFERENCE ORIGINE ETATS-UNIS ET ORIGINE EUROPE (VOIR LES NOTES A LA FIN DU TABLEAU)

ROUTE	FARE CLASS(ES) / CLASSE(S) DE TARIF	U.S.-ORIGINATING / ORIGINE ETATS-UNIS 1) US DOLLARS / DOLLARS EU				EUROPE-ORIGINATING / ORIGINE EUROPE 1) LOCAL EUROPEAN CURRENCY / MONNAIE EUROPEENNE LOCALE			
		BASIC / BASE	SHOULDER / INTER-MEDIAIRE	PEAK / POINTE	ZONE 2) STRUCTURE / STRUCTURE DES ZONES	BASIC / BASE	SHOULDER / INTER-MEDIAIRE	PEAK / POINTE	ZONE 2) STRUCTURE / STRUCTURE DES ZONES
OSL 13) -MIA	A1, A2	1 767		1 767	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
	B	1 649		1 767	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
	C1, C2	1 646		1 815	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
OSL 13) -MEP	A1, A2	1 467		1 467	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
	B	1 349		1 497	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
	C1, C2	1 349		1 504	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
OSL 13) -BIC	A1, A2	1 767		1 767	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
	B	1 166		1 987	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
	C1, C2	1 166		1 366	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
OSL 13) -SEA	A1, A2	1 664		1 664	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
	B	1 531		1 926	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
	C1, C2	1 531		1 796	E 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 17
PORTUGAL									
LIS-BIC	A1, A2, B, C1, C2	935		1 185	E 3	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 3
TER-BIC	A1, A2, B, C1, C2	917		1 184	E 3	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 3
SPAIN/ ESPAGNE 6)									
AGP-MIA	A1, A2, B, C1, C2	1 088	1 169	1 279	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
LCG-MIA	A1, A2, B, C1, C2	1 089	1 169	1 279	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
LPA-MIA	A1, A2, B, C1, C2	1 059	1 169	1 279	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
MAD-MIA	A1, A2, B, C1, C2	1 059	1 169	1 279	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
SCQ-MIA	A1, A2, B, C1, C2	1 059	1 169	1 279	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
SPQ-MIA	A1, A2, B, C1, C2	1 059	1 169	1 279	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
TCI-MIA	A1, A2, B, C1, C2	1 059	1 169	1 279	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
VGO-MIA	A1, A2, B, C1, C2	1 059	1 169	1 279	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
AGP-BIC	A1, A2, B, C1, C2	935	1 060	1 185	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
LCG-BIC	A1, A2, B, C1, C2	935	1 060	1 185	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
LPA-BIC	A1, A2, B, C1, C2	935	1 060	1 185	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
MAD-BIC	A1, A2, B, C1, C2	935	1 060	1 185	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
SCQ-BIC	A1, A2, B, C1, C2	935	1 060	1 185	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
SPQ-BIC	A1, A2, B, C1, C2	935	1 060	1 185	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
TCI-BIC	A1, A2, B, C1, C2	935	1 060	1 185	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
VGO-BIC	A1, A2, B, C1, C2	935	1 060	1 185	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4
MAD-SJU	A1, A2, B, C1, C2	1 273	1 401	1 521	E 4	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			E 4

Reproduced from poor document.

TABLE 1 : U.S.-ORIGINATING AND EUROPE-ORIGINATING REFERENCE FARE LEVELS (SEE NOTES AT END OF TABLE)
TABLEAU 1 : NIVEAUX DES TARIFS DE REFERENCE ORIGINE ETATS-UNIS ET ORIGINE EUROPE (VOIR LES NOTES A LA FIN DU TABLEAU)

ROUTE	FARE CLASS(ES) / CLASSE(S) DE TARIF	U.S.-ORIGINATING / ORIGINE ETATS-UNIS 1) US DOLLARS / DOLLARS EU				EUROPE-ORIGINATING / ORIGINE EUROPE 1) LOCAL EUROPEAN CURRENCY / MONNAIE EUROPEENNE LOCALE			
		BASIC / BASE	SHOULDER / INTER-MEDIAIRE	PEAK / POINTE	ZONE 2) STRUCTURE / STRUCTURE DES ZONES	BASIC / BASE	SHOULDER / INTER-MEDIAIRE	PEAK / POINTE	ZONE 2) STRUCTURE / STRUCTURE DES ZONES
SWEDEN/ SUEDE									
GOT-ARC	A1, A2	1 776		1 776	Z 17				
	B	1 677		1 971	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	C1, C2	1 677		1 848	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
GOT-CHI	A1, A2	1 467		1 467	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	B	1 349		1 697	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	C1, C2	1 349		1 584	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
GOT-LAX	A1, A2	1 930		1 930	Z 17				
	B	1 805		2 177	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	C1, C2	1 805		2 031	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
GOT-MIA	A1, A2	1 747		1 747	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	B	1 646		1 947	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	C1, C2	1 646		1 815	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
GOT-MSP	A1, A2	1 467		1 467	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	B	1 349		1 697	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	C1, C2	1 349		1 584	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
GOT-NYC	A1, A2	1 367		1 367	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	B	1 166		1 467	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	C1, C2	1 166		1 368	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
GOT-SEA	A1, A2	1 664		1 664	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	B	1 531		1 926	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	C1, C2	1 531		1 798	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
STO-ARC	A1, A2	1 879		1 879	Z 17				
	B	1 780		2 074	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	C1, C2	1 780		1 943	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
STO-CHI	A1, A2	1 570		1 570	Z 17				
	B	1 452		1 800	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17
	C1, C2	1 452		1 687	Z 17	SEE NOTE 3)	/ VOIR NOTE 3)		Z 17

TABLE 1 : U.S.-ORIGINATING AND EUROPE-ORIGINATING REFERENCE FARE LEVELS (SEE NOTES AT END OF TABLE)
TABLEAU 1 : NIVEAUX DES TARIFS DE REFERENCE ORIGINE ETATS-UNIS ET ORIGINE EUROPE (VOIR LES NOTES A LA FIN DU TABLEAU)

ROUTE	FARE CLASS(ES) ** CLASSE(S) DE TARIF	U.S.-ORIGINATING / ORIGINE ETATS-UNIS 1) US DOLLARS / DOLLARS EU				EUROPE-ORIGINATING / ORIGINE EUROPE 1) LOCAL EUROPEAN CURRENCY / MONNAIE EUROPEENNE LOCALE			
		BASIC ** BASE	SHOULDER ** INTER-MEDIAIRE	PEAK ** POINTE	ZONE 2) STRUCTURE * STRUCTURE DES ZONES	BASIC ** BASE	SHOULDER ** INTER-MEDIAIRE	PEAK ** POINTE	ZONE 2) STRUCTURE * STRUCTURE DES ZONES
STO-LAX	A1, A2	2 033		2 033	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	B	1 908		2 200	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 908		2 134	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
STO-MIA	A1, A2	1 850		1 850	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	B	1 747		2 050	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 749		1 914	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
STO-NYC	A1, A2	1 570		1 570	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	B	1 452		1 600	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 452		1 687	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
STO-WAS	A1, A2	1 370		1 370	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	B	1 269		1 670	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 269		1 471	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
STO-SEA	A1, A2	1 767		1 767	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	B	1 634		2 029	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
	C1, C2	1 634		1 901	Z 17	SEE NOTE 3) / VOIR NOTE 3)			Z 17
Switzerland/ Suisse									
UNITED KINGDOM/ 9) ROYAUME UNI									
LON-ATL	B, C1, C2	1 205	1 335	1 463	Z 8	937	937	1 024	Z 9
LON-BOS 10)	B, C1, C2	892	954	1 180	Z 8	552	552	620	Z 9
LON-DWI 10)	B, C1, C2	1 036	1 187	1 320	Z 8	692	692	770	Z 9
LON-CHI	B, C1, C2	1 736	1 942	1 576	Z 8	692	692	787	Z 9
LON-DFW	B, C1, C2	1 339	1 461	1 580	Z 8	735	735	801	Z 9
LON-DTW	B, C1, C2	1 123	1 343	1 496	Z 8	692	692	770	Z 9
LON-IAH	B, C1, C2	1 339	1 461	1 580	Z 8	781	781	849	Z 9
LON-LAX	B, C1, C2	1 372	1 597	1 830	Z 8	768	768	892	Z 9

TABLE 1 : U.S.-ORIGINATING AND U.S.-TERMINATING REFERENCE FARE LEVELS (SEE NOTES AT END OF TABLE)

TABLE 1 : AVERAGE ONE YEARLY RT REFERENCE ORIGIN STATE-USD AT ORIGIN CURRENCY (VOID LES NOTES 1 TO 11 IN TABLE)

U.S.-ORIGINATING / ORIGIN STATE-USD 11) — IN DOLLARS OR DOLLARS / LOCAL CURRENCY EQUIVALENTS ROUNDED TO NEAREST HUNDRED LOCAL CURRENCY UNITS

ERROR-ORIGINATING / ORIGIN CURRENCY (VOID LES NOTES 1 TO 11 IN TABLE)

R O U T E	FARE CLASS(ES) ** CLASSES(S) BE YARIF	BASIC ** BASE	ECONOMY ** INTER-MEDIATE	PEAK ** PEAKS	ZONE 2) * ATTRACTION USD SURES	BASIC ** BASE	ECONOMY ** INTER-MEDIATE	PEAK ** PEAKS	ZONE 2) * ATTRACTION USD SURES
LAX-NIA	0, C1, C2	1 061	1 153	1 250	0 0	636	636	762	0 0
LAX-NRP	0, C1, C2	1 358	1 542	1 576	0 0	692	692	787	0 0
LAX-NRT	0, C1, C2	1 296	1 426	1 561	0 0	709	709	787	0 0
LAX-PTC	0, C1, C2	1 296	1 188	1 257	0 0	550	550	626	0 0
LAX-PNL	0, C1, C2	1 069	1 193	1 262	0 0	692	692	770	0 0
LAX-SEA	0, C1, C2	1 331	1 543	1 762	0 0	768	768	893	0 0
LAX-SYD	0, C1, C2	1 373	1 597	1 838	0 0	768	768	893	0 0
LAX-STL	0, C1, C2	1 205	1 335	1 463	0 0	935	935	1 026	0 0
LAX-TPA	0, C1, C2	1 028	1 179	1 328	0 0	620	620	716	0 0
LAX-WAS	0, C1, C2	1 036	1 197	1 320	0 0	692	692	770	0 0
TOUSSAINTS/ TOUSSAINTS	0, C1, C2								
ABC-CHI	41, 42, 0, C1, C2	1 301		1 536	0 0	SEE NOTE 3)	/ /	YOUR NOTE 3)	0 0
ABC-DIC	41, 42, 0, C1, C2	1 167		1 379	0 0	SEE NOTE 3)	/ /	YOUR NOTE 3)	0 0
ABM-DIC	41, 42, 0, C1, C2	1 208		1 426	0 0	SEE NOTE 3)	/ /	YOUR NOTE 3)	0 0
ABM-WAS	41, 42, 0, C1, C2	1 301		1 513	0 0	SEE NOTE 3)	/ /	YOUR NOTE 3)	0 0
LAC-CHI	41, 42, 0, C1, C2	1 301		1 536	0 0	SEE NOTE 3)	/ /	YOUR NOTE 3)	0 0
LAC-DIC	41, 42, 0, C1, C2	1 167		1 379	0 0	SEE NOTE 3)	/ /	YOUR NOTE 3)	0 0
SAC-CHI	41, 42, 0, C1, C2	1 301		1 536	0 0	SEE NOTE 3)	/ /	YOUR NOTE 3)	0 0
SAC-DIC	41, 42, 0, C1, C2	1 167		1 379	0 0	SEE NOTE 3)	/ /	YOUR NOTE 3)	0 0
SAC-WAS	41, 42, 0, C1, C2	1 360		1 573	0 0	SEE NOTE 3)	/ /	YOUR NOTE 3)	0 0

NOTES TO TABLE 1

1) Reference fare levels in basic, shoulder and peak columns relate to roundtrip travel. One-way reference fare levels are established, where required, by halving the corresponding roundtrip level.

"United States-originating" relates to travel whose starting point, on the ticket, is in the United States. Eastbound zone structures shall apply to such United States-originating travel. "Europe-originating" relates to travel whose starting point, on the ticket, is in Europe. Westbound zone structures shall apply to such Europe-originating travel.

2) See Table 2 and Notes thereto for zone structure to be applied for the route in question.

3) To be established on the basis of US-originating reference fare levels by means of current airline conversion system through currency factors.

4) To be established on the basis of US-originating reference fare levels and banker's buying rates.

NOTES DU TABLEAU 1

1) Les tarifs de référence dans les colonnes période de base, intermédiaire et de pointe concernent le voyage aller-retour. Les tarifs de référence dans un sens sont établis, en cas de nécessité, en prenant la moitié du tarif aller-retour correspondant.
"Origine Etats-Unis" correspond à un voyage dont le point de départ mentionné sur le billet, est aux Etats-Unis. Les structures des zones "vers l'Est" s'appliquent à ces voyages "origine Etats-Unis". "Origine Europe" correspond à un voyage dont le point de départ mentionné sur le billet est en Europe. Les structures de zones "vers l'ouest" s'appliquent à ces voyages "origine Europe".

2) Voir le Tableau 2 et les notes qui s'y rapportent pour la structure de zone à appliquer pour la route en question.

3) A établir sur la base des tarifs de référence "Origine - Etats-Unis" au moyen du système actuel de conversion des compagnies aériennes en utilisant des facteurs de change.

4) A établir sur la base des tarifs de référence "origine - Etats-Unis" et des taux d'achat des banques.

5) a) Reference fare levels for Corfu and Thessaloniki, traditionally common-rated with Athens, are omitted from this Understanding but it is understood that fares for these cities can continue to be established on that basis.

b) Notwithstanding the definitions in Article 1 d) v) and vi) the following periods shall apply for all routes Greece - United States :

Basic : 1 September to 31 May (Eastbound) and
1 October to 30 June (Westbound);
Peak : 1 June to 31 August (Eastbound) and
1 July to 30 September (Westbound)

6) Notwithstanding the definitions in Article 1 d) v) and vi) the following periods shall apply for all routes Ireland - United States :

Basic : 1 November to 31 March (both directions);
Peak : 15 May to 14 September (Eastbound) and
15 June to 14 October (Westbound);
Shoulder : 1 April to 14 May and
15 September to 31 October (Eastbound);
and
1 April to 14 June and
15 October to 31 October (Westbound).

5) a) Les tarifs de référence pour Corfou et Thessaloniki, traditionnellement au même niveau que ceux pour Athènes, sont omis de la présente Entente, mais il est entendu que les tarifs pour ces villes peuvent continuer à être établis sur cette base.

b) Nonobstant les définitions de l'Article 1 d) v) et vi) les périodes ci-après s'appliqueront pour toutes les routes Grèce - Etats-Unis :

Base : 1er septembre au 31 mai (vers l'est) et
1er octobre au 30 juin (vers l'ouest);
Pointe : 1er juin au 31 août (vers l'est) et
1er juillet au 30 septembre (vers l'ouest)

6) Nonobstant les définitions de l'Article 1 d) v) et vi) les périodes ci-après s'appliqueront pour toutes les routes Irlande - Etats-Unis :

Base : 1er novembre au 31 mars (dans les deux sens);
Pointe : 15 mai au 14 septembre (vers l'est) et
15 juin au 14 octobre (vers l'ouest); et
Intermédiaire : 1er avril au 14 mai et
15 septembre au 31 octobre (vers l'est); et
1er avril au 14 juin et
15 octobre au 31 octobre (vers l'ouest).

7) (NOTE DELETED)

8) Notwithstanding the definitions in Article 1 d) v) and vi) the following periods shall apply for indicated routes Spain - United States:

NYC - AGP/LCG/LPA/MAD/SCQ/SVQ/TCI and VGO:

Zones A2 and B -

Basic : 15 October to 14 June (Westbound) and
15 September to 14 May (Eastbound);

Peak : 15 June to 14 October (Westbound) and
15 May to 14 September (Eastbound)

Zones C1 and C2 -

Basic : 1 November to 31 March;

Shoulder : 1 April to 14 June and
15 August to 31 October;

Peak : 15 June to 14 August

7) (NOTE ANNULÉE)

8) Nonobstant les définitions de l'Article 1 d) v) et vi) les périodes ci-après s'appliqueront pour les routes Espagne - Etats-Unis indiquées:

NYC - AGP/LCG/LPA/MAD/SCQ/SVQ/TCI et VGO:

Zones A2 et B -

Base : 15 octobre au 14 juin (vers l'ouest) et
15 septembre au 14 mai (vers l'est);

Pointe : 15 juin au 14 octobre (vers l'ouest) et
15 mai au 14 septembre (vers l'est)

Zones C1 et C2 -

Base : 1er novembre au 31 mars

Intermédiaire : 1er avril au 14 juin et
15 août au 31 octobre;

Pointe : 15 juin au 14 août

MIA - AGP/LCG/LPA/MAD/SCQ/SVQ/TCI and VGO

Zones A2 and B -

Basic : 15 October to 14 June (Westbound) and
15 September to 14 May (Eastbound);

Peak : 15 June to 14 October (Westbound) and
15 May to 14 September (Eastbound)

Zones C1 and C2 -

Basic : 15 August to 14 June;

Peak : 15 June to 14 August

SJU - MAD :

All zones except A1 -

Basic : 15 October to 14 June (Westbound) and
15 September to 31 May (Eastbound);

Peak : 15 June to 14 October (Westbound) and
1 June to 14 September (Eastbound)

9) a) Notwithstanding the definitions in Article 1 d) v) and vi) the following periods shall apply (except for zone B) for all routes United Kingdom - United States :

Zones C1 and C2 -

MIA - AGP/LCG/LPA/MAD/SCQ/SVQ/TCI et VGO

Zones A2 et B

Base : 15 octobre au 14 juin (vers l'ouest) et
15 septembre au 14 mai (vers l'est);

Pointe : 15 juin au 14 octobre (vers l'ouest) et
15 mai au 14 septembre (vers l'est);

Zones C1 et C2 -

Base : 15 août au 14 juin;

Pointe : 15 juin au 14 août

SJU - MAD :

Toutes les zones sauf A1 -

Base : 15 octobre au 14 juin (vers l'ouest) et
15 septembre au 31 mai (vers l'est);

Pointe : 15 juin au 14 octobre (vers l'ouest) et
1er juin au 14 septembre (vers l'est)

9) a) Nonobstant les définitions de l'Article 1 d) v) et vi) les périodes ci-après s'appliqueront (excepté pour la zone B) à toutes les routes Royaume-Uni - Etats-Unis.

Zones C1 et C2 -

Basic : 1 November to 10 December and
25 December to 31 March (both directions);
Shoulder : 1 April to 30 June,
15 September to 31 October and
11 December to 24 December (Westbound);
1 April to 31 May,
15 August to 31 October and
11 December to 24 December (Eastbound);
Peak : 1 July to 14 September (Westbound) and
1 June to 14 August (Eastbound)

b) For United States-originating passengers, the floor of each zone shall be increased by US $ 25 when outbound travel commences on Friday, Saturday or Sunday, and by US $ 25 when inbound travel commences on Friday, Saturday or Sunday.

10) Where a fare is well below the floor of the relevant zone, the United Kingdom recognizes that increases may need to be made progressively.

11) NYC means New York area airports.

12) France and the United States have stated their intention to discuss and agree on reference fares and zones for other city-pairs in the near future.

Base : 1er novembre au 10 décembre et
25 décembre au 31 mars (dans les deux sens);
Intermédiaire : 1er avril au 30 juin,
15 septembre au 31 octobre et
11 décembre au 24 décembre (vers l'ouest)
1er avril au 31 mai,
15 août au 31 octobre et
11 décembre au 24 décembre (vers l'est);
Pointe : 1er juillet au 14 septembre (vers l'ouest) et
1er juin au 14 août (vers l'est)

b) Pour les passagers "origine Etats-Unis", le plancher de chaque zone sera relevé de 25 $ EU quand le voyage aller commence un vendredi, samedi ou dimanche, et de 25 $ EU lorsque le voyage retour commence un vendredi, samedi ou dimanche.

10) Lorsqu'un tarif est nettement inférieur au plancher de la zone correspondante, le Royaume-Uni reconnaît qu'il pourrait être nécessaire de le relever progressivement.

11) NYC signifie aéroports de la région New York.

12) La France et les Etats-Unis ont annoncé leur intention de discuter et de convenir de tarifs de référence et de zones pour les paires de villes autres[1] dans un proche avenir.

[1] "Les paires de villes autres" should read "d'autres paires de villes".

13) And Bergen where applicable .

14) To be established at a level of 103% of the result of applying Note 3) above.

13) Et Bergen quand applicable.

14) A établir à un niveau de 103% du résultat de l'application de la Note 3) ci-dessus.

TABLE 2 : ZONE STRUCTURES (SEE NOTES AT END OF TABLE)
TABLEAU 2 : STRUCTURE DE ZONE (VOIR NOTES A LA FIN DU TABLEAU)

ZONE STRUCTURE / STRUCTURE DE ZONE	PRICING ZONE CLASS & CLASSES DES ZONES TARIFAIRES				
	DEEP 15) DISCOUNT C 2 TAUX TRES REDUIT	2) DISCOUNT C 1 TAUX REDUIT	ECONOMY R ECONOMIE	BUSINESS A 2 AFFAIRES	1) FIRST A 1 PREMIERE
	PERCENTAGE RANGE OF ZONE & LIMITE DE POURCENTAGE DE ZONE				
Z 1	50 - 60	60 - 80	80 - 120	120 - 150	150 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
Z 2	50 - 65	65 - 80	80 - 120	100 - 150	150 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
Z 3	50 - 70	70 - 80	80 - 120	120 - 150	150 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
Z 4	50 - 70	70 - 85	85 - 115	115 - 150	150 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
Z 5	50 - 70	60 - 90	80 - 120	120 - 150	150 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
4) Z 6	60 - 70	70 - 80	80 - 120	100 - 130	130 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
5) Z 7	60 - 70	70 - 80	80 - 120	100 - 150	150 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
6) Z 8	60 - 70	70 - 85	80 - 120	3)	3)
7) Z 9	65 - 75	75 - 90	80 - 120	3)	3)
8) Z 10	50 - 70	70 - 80	80 - 120	100 - 140	10) 140 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
9) Z 11	50 - 70	70 - 80	70 - 120	100 - 140	10) 140 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
11) Z 12	55 - 70	70 - 90	90 - 110	14) 120 - 160	14) 160 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
12) Z 13	55 - 75	75 - 90	90 - 110	14) 120 - 160	14) 160 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
13) Z 14	60 - 75	75 - 90	90 - 110	14) 120 - 160	14) 160 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
16) Z 15	17) 55 - 70	17) 70 - 90	90 - 110	110 - 150	150 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
19) Z 16	60 - 75	20) 75 - 90	90 - 110	18)	18)
Z 17	23) 50 - 70	21) 70 - 85	85 - 115	22) 100 AND ABOVE/ ET AU DESSUS	150 AND ABOVE/ ET AU DESSUS
Z 18	50 - 70	70 - 85	80 - 120	100 - 150	150 AND ABOVE/ ET AU DESSUS

NOTES TO TABLE 2

1) A1 pricing zones shall be established on an all-year basis by applying the appropriate A1 percentage range to the arithmetic average of the basic and peak reference fare levels in Table 1 except in the case of: AMS-MIA Cf. Note 10 below.

2) ECO-2 fares are included in zone C1 for Ireland and the United Kingdom.

3) This Understanding does not include first (A1) or business (A2) class pricing zones for any United Kingdom - United States route.

4) In the case of Germany (F.R.) zone structure Z 6 applies eastbound.

5) Zone structure Z 7 applies westbound.

6) Zone structure Z 8 applies eastbound.

7) Zone structure Z 9 applies westbound.

8) Zone structure Z 10 applies in the basic period.

NOTES AU TABLEAU 2

1) Les zones tarifaires A1 seront établies sur une base valable toute l'année en appliquant les limites de pourcentage A1 appropriées à la moyenne arithmétique des tarifs de réference de base et de pointe du Tableau 1, sauf en ce qui concerne: AMS-MIA cf. Note 10) ci-dessous.

2) Les tarifs ECO-2 sont inclus dans la zone C1 pour l'Irlande et le Royaume-Uni.

3) La présente Entente n'inclut pas les zones tarifaires de première classe (A1) ou de classe affaires (A2) pour les routes Royaume-Uni - Etats-Unis.

4) Pour l'Allemagne (R.F.) la structure de zone Z 6 s'applique vers l'est.

5) La structure de zone Z 7 s'applique vers l'ouest.

6) La structure de zone Z 8 s'applique vers l'est.

7) La structure de zone Z 9 s'applique vers l'ouest.

8) La structure de zone Z 10 s'applique en période de base.

9) Zone structure Z 11 applies in the peak period.

10) The A1 pricing zone for AMS-MIA is established on an all-year basis by applying the appropriate A1 percentage range (i.e ≳ 140%) to the basic reference fare level in Table 1.

11) Zone structure Z 12 applies in the basic period.

12) Zone structure Z 13 applies in the peak period, except peak of peak period, when zone structure Z 14 applies (cf. Note 13) below).

13) Zone structure Z 14 applies in the peak of peak period (cf. Note 7) to Table 1).

14) (Note Deleted)

15) As regards fare 2 c) in Annex I to this Understanding capacity limits shall apply as follows:

Ireland:

15% of the seating capacity on any one flight.

9) La structure de zone Z 11 s'applique en période de pointe.

10) La zone tarifaire A1 pour AMS-MIA est établie pour toute l'année en appliquant les limites de pourcentage A1 appropriées (à savoir ≳ 140%) au tarif de référence de base du Tableau 1.

11) La structure de zone Z 12 s'applique en période de base.

12) La structure de zone Z 13 s'applique en période de pointe, sauf pour la période super-pointe pendant laquelle s'applique la structure de zone Z 14 (cf. Note 13) ci-dessous).

13) La structure de zone Z 14 s'applique pendant la période super-pointe (cf. Note 7) du Tableau 1).

14) (Note annulée)

15) Pour ce qui est du tarif 2 c) à l'Annexe 1 à la présente Entente, les limites de capacité s'appliqueront comme suit:

Irlande:

15% de la capacité en sièges sur un vol donné.

16) (Note Deleted)

16) (Note Annulée)

17) The percentage range of zone C1 for fare 1 d) is 80-90 and the percentage range of zone C2 for fare 2 a) is 50-70.

17) Les pourcentages de la zone C1 pour le tarif 1 d) sont 80-90, et 50-70 dans zone C2 pour le tarif 2 a).

18) France and the United States have stated their intention to discuss and agree on zones for first class (A1) and business class (A2) fares in the near future.

18) La France et les Etats-Unis ont annoncé leur intention de discuter et de convenir de zones pour les tarifs de première classe (A1) et de classe affaires (A2) dans un proche avenir.

19) France and the United States have agreed on a pricing zone C3, the percentage range for which is 50-60 for France originating passengers and 48-60 for United States-originating passengers, and to which a fare defined as follows shall apply:

- Round trip
- Minimum stay: 14 days, ex France; 10 days, ex US
- Maximum stay: 2 months
- Full payment and ticketing for both outbound and inbound travel are completed at the time of reservation
- 15% penalty before departure
- 40% penalty after departure
- No stopover
- In accordance with Article 2,4) of the Understanding, transfers will be handled according to bilateral agreements

19) La France et les Etats-Unis sont convenus d'une zone tarifaire C3, dont la fourchette en pourcentage est de 50-60, pour les passagers "origine-France" et 48-60 pour les passagers "origine Etats-Unis" et à laquelle un tarif défini comme suit sera applique:

- Voyage aller et retour
- Durée minimale de séjour: 14 jours au départ de la France; 10 jours au départ des Etats-Unis
- Durée maximale: 2 mois
- Le paiement intégral et l'établissement du billet aller et retour sont effectués au moment de la réservation
- Pénalisation de 15% avant le départ
- Pénalisation de 40% après le départ
- Aucun arrêt intermédiaire
- Conformément à l'article 2,4) de l'Entente, les transferts seront traités conformément aux accords bilatéraux

20) The percentage range of zone C1 for fare 1 d) is 80-90.

20) La fourchette de pourcentage de la zone C1 pour le tarif 1 d) est de 80-90.

21) The percentage ranges of zone C1 for fares 1(c) and 1(d) are 50-85 and 80-85 respectively.

22) For zone A2 fares, each carrier shall have full freedom to define its service levels to be provided in business class.

23) For United States originating passengers, the percentage range for the C2 Zone is 55-75.

21) Les fourchettes de pourcentage de la zone C1 pour les tarifs 1(c) et 1(d) sont, respectivement, de 50-85 et 80-85.

22) Pour la zone tarifaire A2, chaque transporteur bénéficiera d'une entière liberté dans l'établissement des niveaux de service fournis en classe affaires.

23) Pour les passagers "origin-Etats-Unis" les pourcentages de la zone C2 est de 55-75.

TIAS 10796

* U.S. Government Printing Office : 1991 - 282-445/40051